

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1955



HELSINKI 1957

SISÄLLYS

	Sivu
Yleiskatsaus	5
I Yleinen hallinto	9
II Rata, rakennukset ja laitteet	12
III Rautatierakennukset	16
IV Liikkuva kalusto, konepajat ja sähkölaitteet ...	21
V Varastot ja hankinnat sekä standardisoiminen ..	29
VI Liikenne	31
VII Tariffit	34
VIII Henkilökunta	37
IX Liikenneonnettomuudet	39
X Taloudellinen tila	39

YLEISKATSAUS.

1. Rautatiekuljetusten kysyntä:

Kertomusvuodelle on ollut tunnusomaista koko ajan heikentymättömänä jatkunut korkea-suhdanne. Seuraavassa taulukossa on esitetty

eräiden rautatiekuljetusten kysyntään vaikuttavien ulkopuolisten tekijöiden viimeaikainen kehitys.

Taulukko 1. Rautatieliikenteen kysyntään vaikuttavien tekijäin kehitys.

Suorite	Yksikkö	1955	1954	1953	1952	1951
Teollisuustuotannon volyymi	1948 = 100	169	152	133	125	131
Metsätalouden tuotantoindeksi	»	116	108	90	103	107
Reaalikansantuotteen indeksi	»	143	135	123	121	122
Tuonnin volyymi-indeksi	1935 = 100	205	177	137	187	151
Viennin »	»	128	118	102	97	110
Henkilöliikenne henkilö- ja linja-autoilla	10 ⁶ hkm	6 050	5 440k	4 970k	4 640	4 430
Tavaraliikenne kuorma-autoilla	10 ⁶ ntkm	1 860	1 610k	1 380k	1 250	1 370
Kuorma-autoja liikenteessä	kpl	38 259	34 336	34 412	35 006	29 828

k = korjattu luku.

Nettotonnikilometreinä mitatun kokonaiskysynnän tavarain maakuljetuksissa voidaan arvioida lisääntyneen vajaan 11 % vuodesta 1954 eli hieman vähemmän kuin teollisuustuotanto, mutta voimakkaammin kuin metsätalouden tuotanto. Moottoriajoneuvoliikenteen osalta tämä arvio, joka perustuu vuoden 1952 liikennelaskentaan ja kuorma-autojen työllisyystietojen perusteella laskettuun ammattimaisen kuorma-auto liikenteen volyymi-indeksiin, on katsottava ver-
raten epävarmaksi. Liikenteen lisäys oli rautateillä n. 9 % ja tieliikenteessä 15.5 %. Rautatieliikenteen keskimääräistä pienempi lisäys voitane suureksi osaksi katsoa aiheutuneen seuraavista, rautateistä riippumattomista syistä: maaliskuussa vallinnut lakko, riittämätön kuljetuskapasiteetti sekä marras—joulukuun epäedulliset sääolosuhteet.

Maahenkilökuljetusten kokonaiskysyntä puolestaan lieene, henkilökilometreissä mitattuna, lisääntynyt lähes 10 % edellisestä vuodesta. Nousu on siis ollut huomattavasti voimakkaampi

kuin reaalisen kansantulon nousu, joka on ollut vain n. 6 %. Rautateiden henkilöliikenteessä, jonka osuus kaikista maitse tapahtuneista henkilökuljetuksista on ollut 27 %, lisäys on ollut keskimääräistä pienempi, n. 6 %. Kuitenkin näidenkin arvioiden perustana olevat, moottoriajoneuvoliikennettä koskevat luvut ovat erittäin epävarmoja, sillä yksityisistä henkilöautoista ei ole juuri muita tietoja kuin lukumäärät.

Vaikkakin kertomusvuonna tavarainkuljetuksissa ilmeisesti tarvittiin maan koko kuljetuskapasiteetti, on syytä kuitenkin kiinnittää huomiota myös kuorma-autokannan voimakkaaseen kasvuun edellisestä vuodesta. Tämän perusteella on odotettavissa, että seuraavan laskusuhdanteen aikana kilpailu maakuljetuksista tulee entisestään kiristymään, varsinkin, kun otetaan huomioon ne toimenpiteet, joita on suunniteltu ja toteutettu moottoriajoneuvoliikenteen toimintamahdollisuuksien helpottamiseksi.

2. Rautateiden tavaraliikenne:

Rautateiden tavaraliikenteen viimeaikainen kehitys ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 2. Rautateiden tavaraliikenne.

Suorite	Yksikkö	1955	1954	1953	1952	1951
Kuljetettu tavaramäärä	1) 10 ⁶ tn	19.2	17.9	15.6	17.2	19.4
Nettokuljetustyö	1) 10 ⁶ ntkm	4 540	4 160	3 670	3 940	4 420
Keskimääräinen kuorma	tn/kuorm. aks.	6.1	5.7	5.6	5.6	5.7
Keskimääräinen kantavuus	tn/aks.	8.1	8.1	7.9	7.7	7.5
Tavaravaunujen tyhjänäkulku	%	20.6	20.8	19.6	19.1	19.1

1) vain kaupallinen liikenne.

Nettoliikenteen lisäys on jo edellä mainittu. Tavaraliikennettä on haitannut koko kertomusvuoden aikana maaliskuun lakosta lähtien huomattava vaunupula, minkä johdosta kaikkea tavaraa, mikä olisi haluttu kuljettaa rautateitse, ei ole voitu vuoden aikana kuljettaa. Arviolta jonkin verran yli 90 % vaunutarpeesta kyettiin kuitenkin tyydyttämään. Vuoden aikana kuormattiin keskimäärin 5 115 vaunua/pv, joista n. 22 % kappaletavaraa, n. 33 % vienti- ja tuontitavaraa sekä n. 30 % teollisuuden tuotteita ja raaka-aineita. Kappaletavaran kuljetettu tonnimäärä lisääntyi n. 10 %.

Lisääntynyt liikenne kyettiin hoitamaan lisäämällä vaunuston kiertonopeutta sekä sen johdosta, että vaunujen keskimääräinen kuorma — ehkä etupäässä vaunupulan vaikutuksesta — myös kasvoi. Junanmuodostuksesta on mainittava, että juna 77 muutettiin nopeakulkuseksi kiitotavarajunaksi sekä että suorien kokojunien lukumäärää lisättiin.

3. Rautateiden henkilöliikenne:

Henkilöliikenteen kehitys viime vuosien aikana ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 3. Rautateiden henkilöliikenne.

Suorite	Yksikkö	1955	1954	1953	1952	1951
Matkojen luku	10 ⁶ kpl	36.6	35.1	33.9	36.6	42.6
Henkilökilometrit	10 ⁶ hkm	2 270	2 140	2 060	2 070	2 305
Henkilövaunujen täyttösuhde	%	38.8	36.2	36.9	38.4	43.1

Kiito- ja moottoripikajunayhteyksiä ylläpidettiin entisessä laajuudessaan. Uusia kiskoauto-keskuksia perustettiin Joensuuhun, johon sijoitettiin 8, ja Seinäjoelle, johon sijoitettiin 10 kiskoautoa. Näillä korvattiin entisiä paikallisia höyryveturijunayhteyksiä. Eräillä yhteysväleillä, kuten Turku—Naantali ja Toijala—Valkeakoski korvattiin muut kuin ruuhka-aikojen paikalliset junat linja-autovuoroilla. Lisäksi eräitä muitakin, yksityisiä, kannattamattomiksi osoittautuneita junavuoroja korvattiin linja-autoilla. Henkilöliikenteen hoitamista varten, näillä ja aikaisemmin avatuilla junavuorojen korvikelinjoilla, oli käytössä kaikkiaan 16 linja-autoa.

4. Teknilliset tuotantovälineet:

Valmiilla radoilla suoritettiin ratapihalaajennus- ja raidejärjestelytöitä mm. seuraavilla liikennepaikoilla: Riihimäki, Tampere, Oulu, Kemi, Kouvola, Kuopio, Kajaani ja Joensuu. Välin Orivesi—Haapamäki kiskotus 43 kg:n kiskoilla saatiin loppuun suoritetuksi; samoin Siikamäki—Varkaus. Yhteensä varustettiin 243.7 km raitetta uusilla, raskaammilla kiskoilla. Lisäksi 30 km matkalla suoritettiin vaihtoa aikaisemmin radassa olleisiin, käyttökelpoisiin, raskaampiin kiskoihin. Sepelöintiä jatkettiin mm. seuraavilla rataosilla: Riihimäki—Hämeenlinna,

Kuljetus- ja kuormauskalustossa tapahtuneet tärkeimmät muutokset ovat seuraavat: Osa hylättäviksi päätetyistä tavaravaunuista muutettiin paikallisliikennevaunuiksi. Suurempien maaseutuliikennepaikkojen vaihtotöiden suorittamista varten ja järjestelyjunien kustannusten pienentämiseksi hankittiin 10 raidetraktoria. Puutavaran kuormauskoneita hankittiin lisää 5 kappaletta. Kappaletavaran terminaalikäsitelyä varten oli vuoden lopussa käytännössä 74 haarukkatrukkia, 375 haarukkavaunua ja 477 häkkivaunua.

Kiskokuljetusten täydentämiseksi ja junavuorojen korvaamiseksi liikennöitiin vuoden aikana kuorma-autoilla 18 tavaralinjaa, joiden yhteinen pituus oli 2 765 km, ja 34 jakelulinjaa, yht. 2 161 km. Lisäksi oli kappaletavaran kotiin-kuljetustoiminta järjestetty 38 paikkakunnalla. Rautateiden tavaraliikenteessä käytettävä auto-kalusto käsitti 357 kuorma-autoa, 21 perävaunua, 35 puoliperävaunua ja 40 vaihtokoria.

Kouvola—Inkeroinen, Toijala—Lempäälä, Kokkola—Ylivieska—Oulu, Ylivieska—Iisalmi ja Iisalmi—Kontiomäki. Vuoden lopussa oli 7.5 % pääraidepituudesta puolivalmiiksi tai valmiiksi sepelöity. Turvalaitelaitoksista mainittakoon Vuolingin kauko-ohjattava releasetinlaite, joka on ensimmäinen rataverkollamme. Huomattavammista huonerakennuksista valmistuivat kertomusvuoden aikana Kemijärven asematalo ja Oulun veturitalli sekä yhteensä 67 asuinhuoneistoa.

Kertomusvuoden aikana jatkettiin töitä kaikilla käynnissäolevilla rautatierakennuksilla sekä aloitettiin uuden, 5.3 km pituisen Viheriäisten tehdasradan rakentaminen Neste Oy:n teollisuusalueelle Tupavuoreen. Väli Laaja—Pesiökylä—Ämmänsaari avattiin yleiselle liikenteelle.

Vuoden aikana valmistui 8 uutta Hr 1-sarjan ja 7 Tr 1-sarjan höyryveturia sekä 5 Hr 11-sarjan raskasta dieselveturia ja 27 Dm 7-sarjan kiskoautoa. Käytöstä poistettiin 18 höyryveturia ja 3 moottorivaunua. Vetovoimakanta vuoden lopussa käsitti 798 höyryveturia, 17 moottoriveturia ja 80 moottorivaunua.

Henkilöliikenteen vaunuja valmistui 43 ja tavaraliikenteen vaunuja 719 kappaletta. Vuoden lopussa vaunukanta käsitti 1 489 henkilö-, 10 733 umpi- ja 14 574 avovaunua, ja oli siis jonkin verran suurempi kuin edellisellä vuonnalla.

50 höyryveturia varustettiin sähkövalaistuksella. Kaikkiaan oli 55 % höyryveturikannasta varustettu sähkölaittein. Vastaava luku 4-akselisista henkilövaunuista oli 74 %. Puhelinajohtojen yhteismäärä lisääntyi 1 384 km ja kaapeleiden 607 johdinkm. Lennätinajohtojen määrä taas väheni 300 km.

Raaka-aine- ja tarvikevarastojen keskimääräinen varastoarvo vuoden aikana oli 7.5 mrd mk. Varastoista otot olivat 10.3 mrd mk, mistä myyntiä henkilökunnalle ja ulkopuolisille 442 mmk. Tuontitavaroista laskutettiin varastoja yhteensä 2 780 mmk:sta.

5. Henkilökunta:

Henkilökunnan suuruudessa viime vuosina tapahtuneet muutokset ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Taulukko 4. Rautateiden henkilökunta.

Henk löryhmä	1955	1954	1953	1952
Henkilömenomomenteilta palkattuja	21 834	22 153	22 708	23 727
Työmäärärahoista palkattuja yhteensä	14 141	13 821	14 371	13 545
siitä rautatierakennuksilla	1 879	3 234	2 647	1 558
» muissa töissä	12 262	10 587	11 724	11 987
Kaikkiaan	35 975	35 974	37 709	37 272

Virkasuhteessa olevan henkilökunnan määrä näyttää siis edelleen hieman vähentyneen. Liikenteen kasvun vaatima henkilökunnan lisäys kohdistuu kokonaan työmäärärahoista palkattuihin. Ellei rautatierakennusosaston työntekijöitä oteta lukuun, oli henkilökunnan kokonaislisäys edellisestä vuodesta n. 4 %, jota siis vastaa n. 9 %:n lisäys liikenteessä.

6. Talous ja tariffit:

Joulukuun alusta muutettiin tavaraliikenteen paikallisliikennetariffia siten, että rahat laske-
taan samoin kuin kaukoliikenteessäkin, ja ns. palautustariffi lakkautettiin. Rautateiden omin varoin myönnettiin aikana 1. 12.—30. 4. Katajanokan, Hangon, Turun, Rauman ja Mäntyluodon satamiin lähetettävälle vientitavalaralle kokojunaperiaatteen mukainen rahtitasoitus.

Kirjanpidon mukaisten tulojen ja menojen kehitys ilmenee allaolevasta taulukosta.

Taulukko 5. Rautateiden vuositulo.

Erä	1955	1954	1953	1952
Tulot	25 101	23 852	22 616	25 099
Käyttömenot	25 566	22 550	23 025	24 022
Vuositulo	—465	+1 302	—409	+1 097

Vuositulo osoittaa siis kertomusvuodelta vajaan 2 %:n alijäämää. Liikenteen volyymi (= suoritettujen kuljetuspalvelusten reaalin bruttoarvo) on edellisestä vuodesta kohonnut n. 6.5 % tulojen kasvaessa vain 5.2 %. Pääasiassa alijäämäisyys kuitenkin aiheutuu kustannuspuolen epäedullisesta kehityksestä. Nimelliset käyttömenot (poistoja huomioonottamatta) ovat kohonnut 12.8 % edellisestä vuodesta. Tämä kohoamisprosentti jakautuu seuraavasti: 6.8 % on aiheutunut kustannusvolyymin (kustannusten reaaliarvon) kohoamisesta, mikä siis verraten hyvin vastaa liikennevolyymin kasvua,

ja noin 6.0 % hintojen kohoamisesta. Hintojen kohoaminen puolestaan aiheutuu pääasiassa palkkatason noususta, mikä on ollut n. 10 %. Vuoden lopulla jouduttiin suorittamaan huomattavia takautuvia palkankorotuksia, joita vastaavat tariffien korotukset lykkääntyivät myöhemmäksi.

Keskimääräiset, bruttotonnikilometriä kohti lasketut yksikkökustannukset ovat pysyneet suunnilleen samalla tasolla kuin vuonna 1954 huolimatta siitä, että laitoksessa vallitsi ylitöllisyys koko kuljetuskapasiteetin ollessa äärimmilleen kuormitetun.

7. Yhteenveto:

Kertomusvuodelle tunnusomaista on ollut miltei koko vuoden jatkunut vaunupula. Rautateiden kuljetuskapasiteetti on osoittautunut riittämättömäksi hoitamaan maan talouselämän korkeasuhdanteen vaikutuksesta voimakkaasti kasvanutta tavaraliikenteen kysyntää. Rautatiehallitus viittaa edellisen vuoden vuosikertomuksessa tekemäänsä huomautukseen, että rautateiden kuljetuskyky olisi pysytettävä kuljetusten kysynnän tasolla.

Toinenkin seikka ansaitsee huomiota. Yleisen hintatason ja erityisesti palkkatason voimakas tai äkillinen kohoaminen tuottaa ilmeisiä vai-

keuksia rautateiden taloudenhoidolle. Kustannusten kohoamista, mikä yleensä on takautuvaa, vastaavat tariffinkorotukset on yleisistä talouspoliittisista syistä toimeenpantu vasta 1/2—1 vuotta myöhemmin. Lisäksi rautatiet joutuvat kuljettamaan postia alihintaan sekä käyttämään veturien polttoaineena myös halkoja ja turvetta, mistä yhteensä aiheutuu n. 1 100 mmk:n ylimääräinen kustannusrasitus. Rautatiehallitus toivoo, että sen päätösvaltaa taloudellisissa kysymyksissä lisättäisiin ja että valtioneuvoston ja eduskunnan ratkaistavissa kysymyksissä liiketaloudelliset näkökohdat otettaisiin riittävän voimakkaasti huomioon.

I YLEINEN HALLINTO.

Hallinnollinen jako. Sittenkun rakenteilla olevasta Kontiomäen—Taivalkosken radasta 10.48 km pituinen rataosa Laaja—Pesiökylä ja 17.696 km pituinen rataosa Pesioäkylä—Ämmänsaari oli saatettu liikennekelpoiseen kuntoon, määrättiin ne kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön tekemien päätösten mukaisesti liitettäväksi valmiisiin ratoihin ja avattaviksi yleiselle liikenteelle rautatiehallituksen määräämässä laajuudessa edellinen syyskuun 16 päivästä ja jälkimmäinen joulukuun 1 päivästä 1955. Hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa mainitut rataosat määrättiin kuuluviksi Savon rataan ja Kajaanin liikennealueeseen sekä muuten toiseen talousjaksoon, kuudenteen liikennejaksoon, kymmenenteen ratajaksoon, kuudenteen konejaksoon, viidenteen varastojaksoon, kymmenenteen lennätintekniikkiin ja (Kontiomäen)—Pesiökylä—Ämmänsaaren ylimääräiseen rautatielääkäripiiriin.

Jakso jako. Asian oltua valmistavasti valtioneuvoston raha-asianvaliokunnan käsiteltävänä määräsi valtioneuvosto joulukuun 22 päivänä 1955, kumoten 19 päivänä heinäkuuta 1951 vahvistamansa jaksojaon, että valtion rautatiet on 1 päivästä tammikuuta 1956 lukien jaettava kahteentoista rata-, yhdeksään liikenne-, yhdeksään kone-, kahteen talous- ja viiteen varastojaksoon huomioottaen, että satama- ja haararadat tai muut rataverkon haarautumat kuuluvat samoihin jaksoihin kuin ne liikennepaikat tai rataosat, joilta sanotut radat erkanevat, että varastonhoidollisesti kuudes konejakso kokonaisuudessaan kuuluu neljanteen varastojaksoon, seitsemäs konejakso ensimmäiseen varastojaksoon ja yhdeksäs konejakso viidenteen varastojaksoon sekä että polttoaine- ja puutavaravarasto, jonka alueena on koko rataverkko, toimii Helsingissä, osoite: Rautatiehallitus Puu.

Outokummun—Juojärven kapearaiteisen rautatien liikenteen lopettaminen. Outokumpu Oy:n ilmoitettua lopettaneensa liikenteen omistamalleen yksityisellä kapearaiteisella rautatiellä Outokumpu—Juojärvi ja anottua yhtiölle myönnetyn liikennöimisluvan peruuttamista kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö lokakuun 7 päivänä 1955 tekemällään päätöksellä kumosi elokuun 19 päivänä 1947 vahvistamansa Outokummun—Juojärven rautatien liikennöimissäännön ja peruutti samana päivänä Outokumpu Oy:lle antamansa liikennöimisluvan.

Hallintoasetuksen muuttaminen. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön esittelystä muutettiin 27 päivänä toukokuuta 1955 annetulla asetuksella yhdeksän pykälää valtionrautateiden hallinnosta 21 päivänä joulukuuta 1932 annetussa asetuksessa sellaisina kuin nämä pykälät osittain muutettuina ovat myöhemmin annetuissa asetuksissa. Muutokset koskevat rautatiehallituksen keskushallinnon viran tai toimen haltijain lisäämistä, liikenteelle avattujen ratojen jakamista eri jaksoihin, rataosaston työkoneiden ja välineiden huoltoa varten tarvittavia varikkoja, koneosaston liikkuvan kaluston rakentamista ja korjausta varten tarvittavia konepajoja ja saman osaston sähkökonepajaa, varasto-osaston polttoaineiden ja puutavaroiden keskitettyä hankintaa, hoitoa ja jakelua varten tarvittavaa polttoaine- ja puutavaravarastoa, rautatierakennusosaston alaisten rautatierakennusten koneiden, työvälineiden ja tarveaineiden huoltoa, korjausta ja varastointia varten tarvittavaa keskusvarastoa, mainittujen varikkojen, konepajojen y. m. päällystystä, valtionrautateiden linjahallinnon ratajaksoihin, varastojaksoihin, polttoaine- ja puutavaravarastoon sekä rautatierakennuksille asetettavia viran tai toimen haltijoita sekä eri naisten viran tai toimen haltijain kelpoisuusehtoja ja nimitysmistä.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön esittelystä muutettiin 28 päivänä lokakuuta 1955 annetulla asetuksella seitsemän pykälää valtionrautateiden hallinnosta 21 päivänä joulukuuta 1932 annetussa asetuksessa sellaisina kuin ne osittain muutettuina ovat myöhemmin annetuissa asetuksissa. Muutokset koskevat valtionrautateiden linjahallinnon konejaksoihin asetettavia viran ja toimen haltijoita, viran tai toimen haltijain kelpoisuusehtoja, virkojen ja toimien täyttämistä ja hakuaikaa.

Työaikalaki. Helmikuun 11 päivänä 1955 annetulla lailla muutettiin ja lisättiin erinäisiä elokuun 2 päivänä 1946 annetun työaikalain momentteja. Muutokset koskevat työaikalain soveltamista työnjohtaja-asemassa oleviin virkamiehiin, missä tarkoituksessa sosiaaliministerin esittelystä helmikuun 25 päivänä 1955 annettiin samaa asiaa koskeva asetus. Lisäksi sosiaaliministeriö antoi erinäiset ohjeet edellmainitun lain ja asetuksen soveltamisesta.

Toimikunnat:

Vuonna 1955 rautatiehallitus asetti seuraavat toimikunnat:

1) tutkimaan nykyisen vaihtotyössä käytetyn vetovoiman tarkoituksenmukaista sijoitusta, laatuja ja käyttöä rataverkolla sekä mitä olisi tehtävissä linjavetovoiman käytön tehostamiseksi, jotta sopivantyypistä voimakkaampaa vetovoimaa saataisiin linjakäytöstä irroitetuksi vaihtoja päivyspalvelukseen,

2) tekemään rautatiehallituksen talousosaston johtajalle ehdotuksen Eurooppalaisen Tavara- ja Matkatavara Oy:n vuosittain lahjoittamien varojen jakamisesta,

3) laatimaan suunnitelman rautatiehallituksen syyskuun 27 päivänä 1955 hyväksymän junaliikenteen teknillisen turvallisuuden kehittämistä tarkoitettavan toteuttamishojelman rahoittamiseksi,

4) laatimaan yhtenäisen suunnitelman kaikesta rakennustoiminnasta, mitä rautatielaitoksen piirissä olisi tehtävä lähimmän 10-vuotiskauden eli vuosien 1957—1966 aikana,

5) tutkimaan Helsingin asemarakennuksessa ja rautatiehallituksen huonetiloissa tarvittavat uudelleenjärjestelyt sekä päättämään niiden suorittamisesta,

6) tutkimaan mitä mahdollisuuksia on jakson- ja asemakassojen toiminnan yhdistämiseksi Helsingissä ja Tampereella ja, jos yhdistäminen havaitaan mahdolliseksi, tekemään rautatiehalli-

tukselle sitä koskevan toimeenpanoehdotuksen, 7) laatimaan ehdotukset toimenpiteiksi sen muutoksen vaatimia käytännöllisiä järjestelyjä varten, että nykyiset 1., 2. ja 3. luokka kesäkuun 3 päivänä 1956 tapahtuvan aikataulu- muutoksen yhteydessä korvataan vain kahdella luokalla siten, että 3. luokka poistetaan,

8) valmistelevaan ja järjestämään Porkkalan vuokra-alueen palauttamisen yhteydessä valtionrautateiden hallintaan palautettavan rautatie- alueen ja sillä olevan omaisuuden vastaanottamista ja tarkastamista sekä liikenteen aloittamista puheenaolevalla rataosalla,

9) tarkistamaan valtionrautateiden ylläkä- rin laatimaa luonnosta lääkärin kanssa tehtä- väksi sopimukseksi rautatielääkärin tehtävien hoitamisesta siinä tapauksessa, että rautatie- lääkärin palkkausjärjestelmä uudistetaan rauta- tiehallituksen ehdottamalla tavalla,

10) huolehtimaan valtionrautateiden tulo- ja menoarvion sekä kirjanpidon uudistamisen toimeenpanosta ja siihen liittyvien tutkimusten suorittamisesta sekä tarpeellisten suunnitelmien ja ohjeiden laatimisesta.

Kertomusvuonna käsiteltyjen asiain luku käy selville allaolevasta taulu- kosta, johon vertailun vuoksi on otettu myöskin edellisen vuoden vastaavat luvut:

Rautatiehallituksessa v. 1955 käsiteltyjen asiain lukumäärä.

Osasto, jolta asia on esitelty	Yleisistunto		Osastoistunto		Esittely pää- tai ylläjohtajalle		Esittely johtajalle		Yhteensä	
	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955
Hallinto-osasto	8	9	586	432	58	87	3 558	4 361	4 210	4 889
Talousosasto	10	9	430	393	377	338	1 776	1 747	817	740
Rataosasto	1	5	761	608	18	23	2 882	2 859	780	636
Koneosasto	8	12	325	321	39	28	2 529	2 643	372	361
Varasto-osasto	—	2	317	510	56	28	880	1 166	373	540
Liikenneosasto	8	59	245	296	619	589	4 300	4 031	872	944
Tariffiosasto	5	—	49	62	41	25	12 176	12 256	95	87
Rautatierakennusosasto	1	3	107	102	150	142	824	866	258	247
Yhteensä	41	99	2 820	2 724	1 358	1 260	28 865	29 929	7 777	8 444

Ammattiopetus.

Rautatieopiston johtajan välittömässä huolen- pidossa pidettiin kertomusvuonna 16 kurssia 558 oppilaalle.

Liikennejaksoissa järjestettiin 5 alokaskurssit 102 oppilaalle sekä ilmajarrukurssia liikenne- tarpeen edellyttämässä laajuudessa.

Veturinläämittäjäkurssia oli kahdet, joilla oppilasmäärä oli 58. Ohjelma pysytettiin ennallaan.

Liikenneosasto:

Ylempään liikennevirkatutkintoon valmentavat kurssit

Ylemmät liikenneoppikurssit

Alustavat »

Alemmat »

Kielikursseja on pidetty yhteensä 13. Englan- nin, ruotsin, ranskan, saksan ja venäjän kurs- seilla oli kaikkiaan 115 osanottajaa. Kirje- opetusta on annettu venäjän ja englannin kielissä.

Rautatieopiston omien kurssien osanottajat jakaantuivat seuraavasti:

1 kurssi	21 opp.	—	naista	21 miestä
4 kurssia	144 »	45	»	99 »
3 »	85 »	37	»	48 »
2 »	71 »	—	»	71 »
10 kurssia	321 opp.	82	naista	239 miestä

Tariffiosaston oppikurssit: 8 naista ylempien liikenneoppikurssien yhteydessä

Hallinto-, talous-, rata- ja rautatierakennusosastojen kurssit:

1 kurssi 29 opp. 27 naista 2 miestä

Koneosasto:

Veturinkuljettajaoppik. 3 kurssia 128 oppilasta

Sähköalan koulutus monipuolistui kertomusvuonna. Kurssuja järjestettiin yhteistoiminnassa sähkökonepajan ja Ammattienedistämislaitoksen kanssa.

Alempien liikenneoppikurssien ohjelmaan ovat kuuluneet monipuoliset käytännölliset harjoitukset.

Turvallitekurssit järjestettiin 46 oppilaalle.

Rautatieopistossa järjestetyillä matkatoimistokursseilla oli 34 oppilasta, näistä naisia 25 ja miehiä 9.

Luentopäiviä järjestettiin 58 ratavartijalle, 24 rautatierakennusmestarille ja liikenneasiamiehille.

Öljynjakelulaitteiden korjaus- ja tarkastushenkilöstöä koulutettiin yhteistoiminnassa Oy Shell Ab:n kanssa.

SNT-Liiton junien oppaiden venäjänkielen opetus jatkui noin 40 oppilaalle. Vuoden lopulla laadittiin valmiiksi suunnitelma sen tehostamiseksi. Tätä ei kuitenkaan tarvittu Porkkalan tukikohtaan nähden tulleiden muutosten vuoksi.

Dn4-moottorivaunujen kuljettajien ja koneapulaisten kurssi järjestettiin 8 kuljettajalle ja 5 lämmittäjälle.

Hr 11-moottoriveturin miehistöjen lisäkoulutus toteutettiin 4. konejaksossa.

Koneinsinööreille järjestettiin rationalisointikurssit, työntutkimuskurssit ja kahdet johtamistaidolliset neuvottelupäivät.

Kiskoautoissa toimivien rahastajien kurssit järjestettiin Seinäjoella, Haapamäellä ja Jyväskylässä.

Ratavartijatutkinto pidettiin 82 alokkaalle, joista tutkinnon suoritti 64.

Työn ihmissuhde- (TS) koulutusta järjestettiin eri osastoilla kautta linjan. Työn ohjaus- (TO) koulutusta ei ole vielä voitu toteuttaa.

Työntutkimus.

Vuoden kuluessa saatettiin päätökseen 21 varsinaiseksi tutkimukseksi katsottavaa selvitystyötä. Tämän lisäksi annettiin 44 muuta selvitystä ja lausuntoa, joista eräät melkoisen suuri-
töisiä. Seuraavassa mainitaan vain tärkeimmät.

Ratatyöiden piirissä aloitettiin kova-metalliporien vertaileva kokeilu. Keväällä voitiin antaa välitiedoitusta, jonka perusteella yksi poramerkki poistettiin käytöstä. Kokeilu jatkuu edelleen. Kysymyksellä on suuri taloudellinen merkitys sekä porakustannusten että töiden edistymisen kannalta. — Kesällä jatkettiin

kokeiluja radan päällysrakenteen ruohojen hävittämiseksi myrkytyksellä. Asia edistyi niin pitkälle, että eräällä myrky-yhdistelmällä saatiin tuhotuksi 79 % koealueella esiintyneistä kasvilajeista. — Erään aloitteen pohjalla täydennettiin ja levitettiin tiedoksi uusi menetelmä vanhojen ratakiskojen kuormaamiseksi kiskonvaihdon jälkeen. Menetelmä on sekä kustannuksiltaan että työnopeudeltaan huomattavasti entisiä edullisempi. — Selvitetiin nk norjalaismallisen soravaunun toimintaomaisuuksia ja tuloksena esitettiin raiteen ulkopuolelle tulevan soran tai sepelein ohjauksen parantamista.

Koneosaston työalalla jatkettiin veturimiesten aloitus- ja lopetusaikojen pituutta koskevia tutkimuksia. Ne saatiin päätökseen neljällä varikolla. Voitiin esittää supistuksia toimeenpantavaksi, minkä ohella aineisto muokattiin myös uuteen huoltojärjestelmään soveltuvaksi. Eräällä varikolla suoritettiin selvittely uuden huoltojärjestelmän merkityksestä. Sen todettiin lisäävän matkamiehistön tehollista työaikaa niin paljon, että kukin miehistö voi suorittaa keskimäärin yhden ajokerran lisää työjaksossa. Huoltojärjestelmän taloudellisuus riippuu siitä, minkälaiseksi liikennetiheydestä johtuva työlisyysaste muodostuu paikalliselle huoltomiehistöle sekä minkälaisen peruskoulutuksen omaavia huoltomiehiä käytetään. Varikoilla suoritettut tutkimukset antoivat myös aihetta lukuisiin ehdotuksiin raiteiden, työvälineiden ym. parantamiseen. — Veturimiesten koulustoimikunnalle annettiin kentältä kerättyihin havaintoihin perustuva selvitys kysymyksestä, onko kiskoautojen kuljettajille aihetta antaa koulutus myös lipuntarkastajan ja tavarahuoltajan tehtäviin. Päädettiin myönteiseen vastaukseen.

Liikenneosaston työaloilla suoritettiin laaja 1. liikennejaksoa ja Kanta-Helsinkiä koskeva organisaatiotutkimus. Sen tuloksena esitettiin, että asemapäällikkö-porrasta vastaavat hallintotehtävät keskitettäisiin liikennejaksoston toimistoon. Muutoksen käytännöllinen toteuttaminen on valmisteilla. — Lipunmyyntikoneiden käyttömahdollisuuksia selvitettiin sekä taloudellisuuden että työskentelyn kannalta. Tuloksena syntyi hankintaohjelma lähivuosia varten. Sitä on jo ryhdytty toteuttamaan.

Tavaravaunujen kiertoajan tutkimuksen antaman aineiston pohjalla selvitettiin viipymisajat syyryhmittäin risteys- ym. asemilla. Näin saatiin esille arvokkaita tietoja vaunujen kulun ohjausta varten.

Lähinnä veturin käytön tehostamista suunnittelevan toimikunnan tarpeita varten suoritettiin järjestelyjuniin kulkuun vaikuttavien tekijöiden selvittely käyttäen havaintolähteenä Seinäjoen ympäristön järj. junia. Tutkimus antoi virikkeitä eräiden uudelleenjärjestelyjen suorittamiseen. — Laadittiin yksityiskohtainen selvitys aseman kalustotarpeesta ohjeeksi uusien asematalojen tyyppikilpailua varten. — Suunniteltiin pohjaratkaisut ja kalustosisoiutukset 13 asemalla tehtäviä toimistohuoneiden muutoksia varten.

Tariffiosaston työalalta tehtiin aloite henkilöliikenteen kuukausitilien harventamisesta ja asemien lippuvarastojen pienentämisestä sekä suoritettiin selvittely punnittaviksi pyydettyjen vaunujen rahdinlaskun saattamiseksi entistä varmemmalle pohjalle.

Varasto-osaston työalaa kuuluvana jatkettiin esitöitä uuden tavaranimistön laatimiseksi. Työ edistyi niin pitkälle, että vuoden lopulla kävi ajankohtaiseksi panna alulle tavaranimistön systematiikan hahmoittelu. Sen kiteyttäminen siirtyi seuraavaan vuoteen.

Lomakehuollon alalla tarkistettiin yhteensä 552 lomaketta uuden painoksen ottamisen yhteydessä. Näistä poistettiin 10, pienennettiin 1 ja suurennettiin 4. Uusia lomakkeita suunniteltiin 47.

Kaikki vuoden kuluessa suoritettut tutkimukset ovat olleet sen luontoisia, ettei syntyneitä tai saavutettavissa olevia markkamääräisiä säästöjä ole voitu laskea. Varovaisestikin arvioituna ne kohoavat useampaan miljoonaan markkaan.

Rautateiden yleinen aloitetoiminta on kuudentena toimintavuotenaan jatkunut lähinnä edellisten vuosien kaltaisena. Kertomusvuoden aikana saapui 100 aloitetta, joista tosin eräs käsitteli noin 160 eri aihetta, mutta jota käytännöllisistä syistä ei voinut jakaa eri aloitenumeroille. Yhteismäärä vv. 1950—1955 on siten 1 453.

Aloitteiden yleinen taso on pysynyt suurin piirtein entisellään, mutta palkitsemiskelpoisuuden arvostelutapaa lieventämällä on vuoden kuluessa palkittujen lukumäärä entiseen verrattuna noussut ollen kertomusvuonna 11.4 % (v. 1954 6.5). Kaikkien hyväksyttyjen aloitteiden yhteismäärä sensijaan on vain vähän kohonnut ollen 18.2 % (v. 1954 17.4). Kuten edellisestä selviää, on osa hyväksytyistä aloitteista jätetty niiden vähäarvoisuuden takia palkintoa vaille.

Kertomusvuonna on palkittu 10 aloitetta, joista kolme kunniakirjalla ja rahapalkinnolla sekä muut kunniakirjalla.

II. RATA, RAKENNUKSET JA LAITTEET.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla.

Varsinaisia asuntotaloja ei sisällynyt vuoden rakennusohjelmaan, mutta edellisen vuoden päättyessä viimeistelyvaiheessa ollut asunto- ja liikerakennus Tampereella valmistui tammi-kuulla. Tämä rakennus käsittää 28 asuin- ja 4 liikehuoneistoa sekä 10 lepohuonetta. Kun Ouluun valmistuneeseen veturitallin lämpökeskus- ja huoltorakennukseen, Kontiomäen paloasemarakennukseen ja Kouvolaan uuteen poli-

Psykoteknillinen laboratorio:

Vuoden aikana laboratoriossa on pidetty soveltuvuuskokeet kaikkiaan 876 koehenkilölle. Nämä jakaantuvat eri ryhmiin seuraavasti:

	Tutk.	Hyv.	Hylj.
Hyvinkään, Kuopion ja Vaasan konepajakoulujen lämmittäjäoppilaita	361	229	132
Konejaksojen veturimiesalokkaita (»tilap. lämmittäjiä») ..	221	138	83
Pasilan konepajakoulun ammattioppilaita	89	50	39
Liikenneoppilaita			Tutk. 117
Rautatierakennusosaston kaivinkonemiehiä: esikokein			48
varsinaisin valintakokein			14
Koneosaston teknillisten toimihenkilöiden työntutkimuskurssin jäsenet			26

Konepajakoulujen lämmittäjä- ja ammattioppilaiden, veturimiesalokkaiden ja liikenneoppilaiden tutkiminen suoritettiin periaatteessa entiseen tapaan joskin melkoisessa määrin uusituin menetelmin ja laajennetuin kokein. Rautatierakennusten kaivinkonemiesten tutkimiseksi aikaisempina vuosina tehtyjen valmistelujen pohjalta suoritettiin kuluneen vuoden keväänä esikokeet Suolahden—Haapajärven, Siilinjärven—Juankosken ja Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennuksilla.

Perustutkimustyössä on huomio pyritty kohdistamaan välttämättöimpien selvitysten suorittamiseen. Soveltuvuuskokeissa käytettyjen menetelmien asianmukaisuutta on tutkittu ja koesarjoja uusittu ja laajennettu. Veturimiesten ja liikenneoppilaiden kokeiden menestyskontrollin suorittamiseksi tarvittavien tietojen kerääminen rautatieopistosta ynnä maan kaikista kone- ja liikennejaksoista on saatu käyntiin; vastaavia tietoja on ammattioppilaiden kokeita ajatellen kerätty myös Pasilan konepajakoulusta. Veturimiesten, konepajojen työntekijäin, liikennevirkamiesten ja konduktöörien työn ns. ammatinanalyysistä on ensimmäinen luonnos saatu valmiiksi; luonnoksista on hankittu useita asiantuntijalausuntoja.

klinikkaan sisältyy kuhunkin yksi asuinhuoneisto, valmistui uusiin rakennuksiin yhteensä 31 asuntoa. Edellä mainitun Oulun veturitallin yhteyteen rakennetun huoltorakennuksen lisäksi valmistui varikon paga- ja huoltorakennus Savonlinnaan, rataosaston huoltorakennus Keuruulle, liikenneosastoa varten huoltotilat Mikkelin ja Salon tavaratoimistolle sekä vielä huoltotilat varasto-osaston työntekijöitä varten Kotkaan, Raumalle ja Pyhäsalmele.

Vuoden lopulla valmistui Kemijärvelle uusi asematalo. Kotkan Hovinsaareen rakennettiin juna-toimisto, Kouvolaan muuntoasema, Tampereelle, Poriin ja Pieksämäelle vedenottolaitos, jonne viimeksimainitulle liikennepaikalle myös varasto-osasto varten konesuojarakennus. Lahden vesitorni on niinkään valmistunut, mutta talven tulo keskeytti vesijohtoputkien asennustyöt.

Oulussa rakenteilla ollut 31 veturisijaa käsittävä veturitalli, josta edellisen vuoden päättyessä oli 18 sijaa valmiina, valmistui ilmanvaihtolaitteita lukuunottamatta. Rovaniemelle asennettiin 40 tonnin vaunuvaaka, Nurmekseen Pieksämäeltä vapautunut 18 m kääntölava ja Turkuun sekä Alavudelle vesiviskuri.

Rakennusten, radan ja laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset.

Samoin kuin edellisenä vuonna, ostettiin kertomusvuonnakin Savonlinnan ratapihan laajentamista varten asuntotaloja käsittäviä maa-alueita. Tällä kertaa ostetuilla tonteilla oli kaksi yhteensä 3 huoneistoa käsittävää taloa. Suolahden vanha asematalo ja entinen sairaalarakennus Kemijärvellä kunnostettiin asuntotaloiksi, jolloin edelliseen valmistui 2 huoneistoa ja kerhohuoneet, sekä jälkimmäiseen 4 huoneistoa. Samoin muutettiin asunnoksi entinen varikkojakson toimisto Pieksämäellä. Selänpäässä laajennettiin 2-huoneiston asuntotaloa yhdellä huoneistolla ja Oulussa rakennettiin kerhohuoneen laajennukseen niinkään asuinhuoneisto. Ullakkotiloja hyväksi käyttäen rakennettiin eräitä lisähuoneita. Tampereella laajennettiin polttoainevaraston huoltorakennusta, Turussa järjestettiin entinen varikon pesula vaunusiivoojien huoltotiloiksi ja Rovaniemellä kunnostettiin entinen asunto poliklinikaksi. Lisälleen asemataloa laajennettiin ja varustettiin se keskuslämmityslaitteilla. Joensuussa laajennettiin ratajakson toimistorakennusta ja Tampereella muutettiin varikkorakennus konejakson toimistoksi. Tavaratoimisto- ja tavarasuojarakennuksissa suoritetuista uusimis- ja muutostöistä mainittakoon Ylivieskan ja Kemian tavaratoimistorakennuksen laajennustyö, sekä Helsingin asematalon läntisessä siivessä samoin kuin Tampereen tavaratoimistotiloissa suoritettut muutostyöt.

Haminan ja Varkauden veturitallia laajennettiin kahdella ja Pietarsaaren veturitallia yhdellä sijalla. Hyvinkään, Pieksämäen, Tyrvään sekä Salon veturitalleissa muutettiin yksi sija autotalliksi. Turussa muutettiin kaasulaitos auto- ja traktorisuojaiksi sekä suoritettiin liikenneosaston autotallin laajennus- ja muutustyö. Haapamäellä asennettiin 20 m kääntölavan sijaan 22 m lava. Laitureiden uusimistöistä mainittakoon henkilölaitureiden kestopäällystämisen Kouvolaan ja Kemissä. Ratapihojen valaistusta parannettiin pystyttämällä 5 liikennepaikalle yhteensä 7 valonheitinmastoa.

Ratapihalaajennus- ja raidejärjestelyitä suoritettiin kertomusvuonnakin eri puolilla rataverkostoa, kuten Riihimäellä, Ryttylässä, Tampereella, Messukylässä, Oulussa, Kemissä,

Kouvolaan, Kantalassa, Kalvitsassa, Kuopiossa, Kajaanissa, Joensuussa, Uimaharjussa, Kallimossa sekä Haminassa ja Hillossa, jolloin viimeksimainituilla liikennepaikoilla työt olivat pääasiassa maanleikkausta ja kallionlouhintaa. Suonteen — Suihkolan välillä olevalle Markkalan liikennepaikalle rakennettiin ohikulkuraide. Inkeröisten — Metsäkylän välillä jatkettiin radan oikaisemiseksi suoritettuja töitä ja Toivalan — Siilinjärven välillä aloitettiin vastaavanlaiset työt. Kuorma- ja varastointialueiden kunnostamistöistä olivat Vainikkalan, Vaalan, Metelin, Peltosalmen, Lapinlahden, Pitkälähden ja Vihtamon kuormausalueilla sekä Turun ja Haapamäen polttoainevarastoalueilla suoritettut mainittavimmat.

Rakenteilla olevasta Kontiomäen — Taivalkosken radasta avattiin Olkiahon — Pesiökylän 7.9 km ja Pesiökylän — Ämmänsaaren 17.7 km pituiset rataosat yleiselle liikenteelle edellinen 16. 9. 55 ja jälkimmäinen 1. 12. 55.

Riihimäen — Toijalan välisestä rakenteilla olevasta kaksoisraiteesta kiskotettiin Riihimäen — Ryttylän välinen rataosa 60 kg/m kiskoilla. Tämä 8.3 km pituinen raide otettiin liikenteelle 14. 10. 55 kuitenkin siten, että vanhan raiteen purkaminen uusimista varten samalla aloitettiin, joten rataosasta ei vielä tullut kaksiraiteista. Ryttylän — Leppäkosken välinen kaksoisraide, ratapiha-alueita lukuunottamatta kiskotettiin niinkään, mutta raidetta ei vielä voitu ottaa liikenteelle.

Edellisenä vuonna aloitettu Tampereen — Haapamäen välisen rataosan 30 kg/m kiskotuksen vaihto 43 kg/m kiskotukseen saatiin päätökseen vaihdon käsittäessä eri kohdissa Oriveden — Haapamäen välillä yhteensä 44.6 km raidetta. Siikamäeltä, jonne Pieksämäeltä aloitettu 30 kg/m kiskotuksen vaihto 43 kg/m kiskotukseen edellisen vuoden syksyllä jouduttiin keskeyttämään, jatkettiin sitä Huutokoskelle ja edelleen Varkauteen saakka eli 35.0 km pituudelta. Samoin saatiin päätökseen erittäin kestävämmäksi kuluneen 25 kg/m kiskotuksen vaihto rataosalla Joensuu — Nurmee, Kontiolahden — Nurmeksen välisen 130.6 km pituisen rataosan saadessa 30 kg/m kiskotuksen. Riihimäen — Lahden välillä uusittiin 43 kg/m kiskotusta samanpainoiseen eri kohdissa yhteensä 33.5 km matkalla. Näiden vaihtojen lisäksi, jotka käsittivät yhteensä 243.7 km raidetta, suoritettiin eri puolilla rataverkostoa vaihtoa jo aikaisemmin radassa olleisiin, mutta kevyempiiliikenteisillä rataosilla vielä käyttökelpoisiin kiskoihin yhteensä n. 30 km matkalla.

Päällysrakenteen uusimista ja vahvistamista suoritettiin paitsi kiskonvaihdolla, myös ratoja sepelöimällä ja sorastusta vahvistamalla. Sepelöintiä suoritettiin Riihimäen — Hämeenlinnan välillä sekä vanhalla, että rakenteilla olevalla kaksoisraiteella samoin Kouvolaan — Inkeröisten välillä, jolloin tämän kaksiraiteisen rataosan sepelöintiä saatiin valmiiksi, edelleen Inkeröistä Juurikorpeen sekä eri kohdissa Korian — Kaitjärven välillä. Lisäksi jatkettiin sepelöintiä Toijalan — Lempäälän välillä sekä vähemmässä määrässä eri kohdissa rataosilla Kokkola — Yli-

vieska—Oulu, Ylivieska—Iisalmi ja Iisalmi—Kontiomäki. Vuoden päättyessä oli pääraidepituudesta 7.5 % joko puolivalmiiksi tai valmiiksi sepelöitynä.

Turvalaitteet

Otettiin käytäntöön Vuolingon kauko-ohjattava releasetinlaite, rakennettiin junanlähetyks- ja jarrujenkoetteluopastimet Helsinkiin sekä kampi-asetinlaite ratapihan Karjaan puoleiseen päähän Hyvinkäälle, Tähtelään, Lietoon ja Niiralaan. Mainittavia turvalaitosten täydennys- ja uusimistöitä saatiin päätökseen 31 liikennepaikalla. Uudet varmistuslukkolaitteet rakennettiin 17 liikennepaikalle ja 5 liikennepaikalla näitä laitteita täydennettiin.

Itsetoimiset sähkökäyttöiset valo- ja äänivaroituslaitteet asennettiin Torholan, Karhulan ja Iisalmen tasoylikäytävälle ja vastaavanlaiset puolittain itsetoimiset laitteet Virkkalaan. Liekanjoen yhdistetty rautatie- ja maantiesilta varustettiin niinkään turvalaitteilla.

Mainittakoon vielä, että 25 siipiopastinta varustettiin sähkövalaistuksella.

Puutarhat

Talvi muodostui pitkäksi, niin että avomaalla päästiin puutarhatyöt aloittamaan yleisesti vasta toukokuun alkupuolella. Kylmä ja hallainen alkukesä viivästytti ryhmäkasvien lähetystä ja aiheutti taimien paleltumista maan keski- ja pohjoisosissa. Kylmää kautta seurasi sitten poikkeuksellisen kuiva ja kuuma keskikesä, joka vuorostaan oli haitallinen kasvullisuudelle. Niinpä nurmikkojakin kuivui ja oli niitä uusittava. Syksy oli sateinen. Talvi tuli maan pohjoisosiin lokakuulla ja etelämpänäkin välittömästi tämän jälkeen. Joulukuulla oli harvinaisen ankaria pakkasia ja lumen tulo runsasta. Sääolot olivat siten edelliseen kasvukauteen verrattuna jotensakin vastakkaiset.

Kaikkiaan 6 liikennepaikkaa sai toimintavuotena ensimmäiset istutuksensa ja yhteensä 11 uutta puistoa perustettiin. Erityistä huomiota kiinnitettiin viihtyisyyden lisäämiseen yleisön oleskelupaikoilla järjestämällä erikoisia oleskelutiloja istuinpenkkeineen, kukkauurnineen ja -ryhmineen. Runsas kukkasipulien käyttö kevät- ja ruusujen käyttö syyskukintaa varten on lisännyt istutustemme värikkyyttä.

Kaupallista toimintaa jatkettiin Hyvinkäällä, Kuopiossa ja Oulussa kohoten se 2 060 156 markkaan, mikä edellisen vuoden myyntiin verrattuna merkitsee 13.9 % lisäystä.

Sillanrakennusjaostossa laadittiin kertomusvuonna piirustuksia 350 kpl yhteensä 165 työtä varten.

Siltapiirustuksia tehtiin kahteen pienehköön normaaleivylsiltaan, viiteen teräsbetoniseen rautatiesiltaan, joista kaksi on alikulkusiltoja, kahdeksaantoista ylikulkusiltaan, alustavia ehdotuksia kuuteentoista siltaan sekä kattamispiirustuksia kahteen kyymenneenyhdeksään rumpuun. Näiden lisäksi tehtiin jänteiden vaihdon yhteydessä esille tulevien maatuikien muutosten vaati-

mia piirustuksia, sekä vanhojen siltujen ja tunnelien vahvistus- ja korjauspiirustuksia. Kaikkiaan laadittiin siltoja, rumpuja ja tunnelleita koskevia piirustuksia yhteensä 195 kpl.

Rakennepiirustuksia erilaisia rakenteita kuten asemarakennusten lisärakenteita ja muutoksia, varikko- ja huoltorakennuksia, veturi- ja autotallien laajennuksia, korjauspajoja, lämpökeskuksia, tavaratoimistoja ja -suojia sekä laiturikatoksia varten tehtiin yhteensä n. 100 kpl.

Varsinaisten silta- ja rakennuspiirustusten lisäksi laadittiin ehdotuksia ja piirustuksia erilaisia töitä ja sovituksia kuten kuormauslaitureita, veturitallien kuonaus- ja huoltokuoppia, tulisijojen aluslaattoja, kääntölavan perustuksia, valonheitinpylväiden perustuksia, teräsbetonipaaluja jatkamista ym. varten, yht. 55 kpl.

Hankintakyselyluonnoksia, tarjouksia koskevia lausuntoja ja sopimusehdotuksia laadittiin yht. 11 terässiltaa varten.

Yksityisten toimesta rautatien alueelle anottujen erilaisten rakenteiden suunnitelmia tarkastettiin seuraavasti: vesi- ja viemärijohtoristeilyjä 51 kpl, voimaajohtoristeilyjä 22 kpl sekä lisäksi silta- ynnä muita sekalaisia suunnitelmia.

Teräksisten rautatiesiltojen valmistusta eri konepajoilla valvottiin 4 siltaa sekä yhtä kääntölavaa varten, minkä lisäksi asennuspalkalla valvottiin yhden kääntölavan asennus. Kaikkiaan valvottiin 3 teräsbetonisen rautatiesillan sekä 11 ylikulkusillan rakentamista, joista suurin oli Inkeröisten 8 jännettä käsittävä ja kokonaispituudeltaan 87.5 m oleva silta. Jaoston toimesta valvottiin niinkään Möykymäen tunnelin verhoustyötä, jota kertomusvuonna valmistui 131 m.

Valonheitinmastojen valmistusta konepajalla ja pystytystä eri ratapihoille valvottiin 7 kpl.

Sillanrakennusjaosto suoritti kertomusvuonna, samoin kuin aikaisemminkin, rautatien itsensä rakentamien teräsbetonisiltujen betonin seossuhteen määrittämisen sekä tutki betonin lujuuden ja antoi siitä todistuksen niinhvin rautatien omista kuin urakoitsijain rakentamista silloista ym. betonirakenteista. Kertomusvuonna tutkittiin n. 600 koekuutiota ja 100 kpl kaapelikouruja ja laattoja.

Kiskoja vastaanottoa Imatralla suoritettiin jaoston toimesta kertomusvuonna, kuten edellisenäkin, tosin paljon vähäisemmässä määrin ja vain vakinaisten vastaanottajien estettynä ollessa.

Ratapihajaostossa käsiteltiin yhteensä 1 126 diariota merkittyä asiaa, joista 150 koski eri kokoisten ratapihojen laajentamiskysymyksiä. Suurimmista mainittakoon Oulun, Lahden, Joensuu ja Pasilan tavara- ja järjestelyratapihojen sekä Helsingin henkilöratapihan muutokset ja laajennukset.

Yksityisten ja kuntien raideanomuksia käsiteltiin 97 ja valtion muiden laitosten 1 kpl. Tästä ryhmästä mainittakoon Myllykosken Paperitehdas Oy:n, Viiala Oy:n, Typpi Oy:n (Tuiraan) ja SOK:n (Vaajakoskelle) tehdasalueilleen pyytämät lisäraiteet; Salon, Rauman, Haminan, Oulun (Toppilan), Helsingin (Katajanokan ja Länsi-

sataman) ja Hillon (Lakulahti Oy:n) satamaraiteiden laajennus- ja muutosehdotukset sekä Valtion viljavaraston Helsingin Munkkisaareen kustantamat raiteet.

Asemakaavakysymysten lukumäärä oli 72, joista huomattavimmat olivat Pihlavan, Paltamon, Helsingin keskustan, Utajärven, Vihannin, Halikon, Toijalan III kauppalan osan, Nurmeksen Itäisen osan, Suomussalmen, (Oilolan alueen), Jyväskylän (Jyskän alueen) ja Kangasalan (Vatialan) asemakaava- ja rakennussuunnitelmat sekä 6 kpl Tampereen eri kaupungin osien asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotuksia. Katuja ja teitä koskevia asioita oli 112 kpl. Pakkolunastus- ja maanvaihtoasioita oli 97 kpl ja alueenvuokrakysymyksiä, joihin useimmissa tapauksissa liittyi rakennuslupa-anomuksia, 58 kpl.

Rakennusasioita oli 101 kpl, vesi- ja viemärijohtoja koskevia 90 kpl, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia 38 kpl, siltojen ja rumpujen sijoituksia 22 kpl, halko-, kuorma- ja henkilölaiturien sijoituksia 41 kpl ja lopuksi sekalaisia asioita, kuten kaasun, lämpö- ja sähköjohto ym. sentapaisia asioita koskevia 247 kpl. Näiden lisäksi on laadittu 45 kpl uusia vaihteiden ja risteysien rakennepiirustuksia yms. sekä mallipiirustus ohjeeksi ratojen sepelöimisen pituusprofiileja varten, joita on vuoden kuluessa tarkastettu 44 kpl sepelöimisen suorittamiseksi eri puolilla rataverkkoa. Linjalla suoritettiin kaarteiden tarkistusmittauksia, kuten edellisenäkin kesänä, sekä näiden laskelmia jaostossa. Jaoston toimesta on myös suoritettu kiskon- ja risteysten hitsausten valvontaa ja ohjausta rataverkolla.

Sitäpaitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustusten suurennusta, pienennystä ja jäljentämistä, ratapihakarttojen täydentämistä, uudestaanpiirtämistä jne.

Huonerakennusjaostossa on vuoden 1955 aikana laadittu 403 pääpiirustusta ja 171 erikoispiirustusta. Rakennukset ovat pääasiallisesti olleet sekä puisia että kivisiä asuintaloja, asemataloja, pysäkkirakennuksia, veturitaloja, työpajoja, varastorakennuksia, tavarasuojia, huoltorakennuksia, vesitorneja, pumppuhuoneita, autotaloja ja huoltorakennuksineen ja ulkohuoneita ym.

Vanhoihin rakennuksiin on tehty 93 muutospiirustusta ja 42 lisärakennuspiirustusta. Tämän lisäksi on jaostossa laadittu 253 kpl ehdotuksia uusia rakennuksia varten, joista huomattavimmat ovat koskeneet Hämeenlinnan uutta tavarasuojaa ja toimistorakennusta, Hyvinkään konepajan varastorakennusta, Kouvolan rto:n huoltorakennusta, Jyväskylän, Porin ja Toijalan auto-varikkoja ynnä Kouvolan, Pieksämäen ja Vaasan uusien asemien alustavia suunnitelmia.

Turvalaitejaostossa laadittiin 78 turvalaitoksen ja 21 tienristeyksen uudistus- ja täydennys-suunnitelmat, minkä lisäksi käsiteltiin 80 muuta turvalaiteteknillistä asiaa.

Erikoisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Tikkurila (releasetinlaite), Riihimäki (erkanemisvaihteen turvalaitos), Ryttylä, Viinikka (erkanemisvaihteen turvalaitos), Kangasala (junanlähetyksen ja junansiirto-opastimet), Säynä-järvi, Hirsilä, Valkeajärvi, Oulainen, Liakanjoki, Heinola, Harju (releasetinlaite), Mäntyharju (releasetinlaite), Markkala, Paltamo (Kiehimäjoen sillan turvalaitos), Uimaharju.

Ylikäytävien liikenteen turvaamista koskevia varoitusopastinlaitoksia suunniteltiin mm. seuraaville liikennepaikoille:

Espoo, Ruutana, Järvelä, Aura ja Kerava. Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 63 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 26 varmistuslukkolaitoksia ja 8 valo- ja äänivaroituslaitoksia varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 117 erikoispiirustusta sekä asetinlaitekilpiirustuksia 290 kpl.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 55 kpl.

Sitäpaitsi jaosto huolehti asetinlaitekonetojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Geoteknillisen jaoston toimesta suoritettiin v. 1955 aikana maaperätutkimuksia 101 eri tutkimuspaikalla. Niissä toimitettiin kaikkiaan 2 845 koetuskairasta, joiden yhteenlaskettu pituus oli 17 616 m, ja otettiin maanäytteitä 95 pisteestä yhteensä 756 kpl. Näiden lisäksi tutkittiin jaostossa 98 sora- ja sepelinäytettä Tutkimusten johdosta laadittiin 112 piirustusta.

Suunnitteilla olleiden uudis- ja lisärakennusten perustamissuhteita koskevia tutkimuksia suoritettiin mm. Toijalan, Oulun ja Kumisevan uusia asemarakennuksia, Kuopion sähkö- ja huoltorakennusta (2 paikkaa), Kouvolan paja- ja huoltorakennusta sekä useiden tavaratoimistojen ja veturitallien laajennustöitä varten. Lisäksi tutkittiin useita valonheitinpylväiden ja polttoainesäiliöiden paikkoja.

Ratapenkereen vakavuutta selvittäviä tutkimuksia suoritettiin mm. rataosilla Herrala—Okeroinen, Viiala—Mattila, Säynäjärvi—Lyly (2) ja Nohkua—Karkku. Samassa tarkoituksessa tutkittiin myös Metsäkylän ja Säynäjärven ratapiha-alueet. Radan oikaisumahdollisuuksia selvitettiin väleillä Harju—Multamäki, Toivala—Siilinjärvi, Alapitkä—Pajujärvi, Lapinlahti—Taipale (2) ja Reitkalli—Salmenkylä suorite- tuissa tutkimuksissa. Suunnitteilla olleella Vihe- riäisten teollisuusradalla tutkittiin geoteknillisiä vahvistustoimenpiteitä vaativat pehmeikkö- alueet.

Päitsi vanhojen siltojen ja rumpujen uusimista ja syventämistä silmällä pitäen suoritettuja tutkimuksia tutkittiin perustamissuhteet suunnitelluilla ylikulkusilta- ja paikoilla Kemissä (3), Siilinjärvellä (2), Peipohjassa, Lahdessa ja Pieksä- mäellä sekä väleillä Raisio—Piiha, Metsäkylä—Salmenkylä (2), Pihlavan—Mäntyluoto, Joroinen—Kerisalo sekä eri rautatierakennuksilla yhteensä 5 paikassa. Alikulkusiltoja varten suori- tettiin pohjatutkimukset Muurrolassa, Kurikassa,

Iittalassa, Lappeenrannassa sekä välillä Vääkiö—Lippo Kontiomäen—Taivalkosken rautatie-rakennuksella.

Soranottopaikkoja tutkittiin jaoston toi-mesta 4.

Tutkimusten perusteella annettiin lausunnot kysymykseen tulevista perustamistavoista ja tarpeellisista vahvistustoimenpiteistä. Perustus- ja vahvistustöiden suoritusta valvottiin jaoston työvoiman sallimissa rajoissa.

III. RAUTATIERAKENNUKSET.

Vuonna 1955 jatkettiin töitä Kontiomäen—Taivalkosken, Suolahden—Haapajärven, Murto-mäen—Otanmäen, Joensuun—Koveron ja Siilin-järven—Juankosken rautatierakennuksilla sekä Pohjois-Suomen ratojen jälleenrakennuksilla ja aloitettiin alustavat työt Viheriäisen rataraken-nuksella.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin maini-tuilla rautatierakennusosaston alaisilla työpai-koilla seuraavasti:

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus

Kontiomäen—Taivalkosken 171 km pituinen rata sisältyi 20 päivänä huhtikuuta 1934 annet-tuun lakiin rautatierakennuksista 1934—1938 ja sen rakennustyöt aloitettiin v. 1934. Tästä radasta liitettiin 1 päivänä joulukuuta 1939 rataverkkoon 46 km pituinen rataosa Kontio-mäki—Hyrynsalmi sekä 1 päivänä marraskuuta 1954 17.7 km pituinen rataosa Hyrynsalmi—Laaja, joka oli jo 1 päivänä joulukuuta 1952 avattu väliaikaiselle yleiselle liikenteelle. Rata-verkkoon liitettiin 16 päivänä syyskuuta 1955 10.48 km pituinen rataosa Laaja—Pesiökylä ja 1 päivänä joulukuuta Pesiökylä—Ämmänsaaren välinen 17.69 km pituinen rataosuus.

Vuoden 1955 aikana ovat rautatierakennuksen pääasiallisimmat työt olleet rataosan Laaja—Pesiökylä—Ämmänsaari sorastus- ja viimeistely-työt, rataosan Pesiökylä—Taivalkoski leikkaus- ja pengerristyöt ja Pesiökylä—Kovajärven

välisen osuuden kiskottaminen osaksi sekä väli-aikaisten majoitustilojen rakentaminen rata-osalla Vääkiö—Taivalkoski.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1953	
19 Pl. I: 12	35 960 043: —
Siirtynyt vuodelta 1954	
19 Pl. I: 8	49 278 563: —
Myönnetty vuodelle 1955	
19 Pl. I: 14	173 200 000: —
	258 438 606: —
Käytetty vuonna 1955	129 360 960: —
Siirtyy vuodelle 1956	129 077 646: —
Työllisyyden turvaaminen:	
Varattu vuonna 1955 makset-tavia vuoden 1954 menoja varten 19 Pl. VI: 1	153 490: —
Myönnetty vuodelle 1955	
19 Pl. VI: 1	290 900 000: —
	291 053 490: —
Käytetty vuonna 1955	282 452 543: —
Jäännös	8 600 947: —

Suoritettut työt:

Pengerristyöt. Pengerristöitä on suo-ritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1955 sekä rautatierakennustöiden alkamisesta lukien seu-raavasti:

Työlaji	v. 1955		Paljous vv. 1934—1955
	Paljous	Kustannus	
<i>Pengerristyöt</i>			
Rata-alueen raivausta		1 872 160	
Laskuojien kaivua	2 527 m ³	1 017 204	60 392 m ³
Maata ojista penkereeseen	2 485 »	1 192 307	130 106 »
» sivuun	5 765 »	1 904 994	55 540 »
» rataleikkauksista penkereeseen	59 907 »	51 900 773	1 050 996 »
» rataleikkauksista sivuun	16 318 »	6 499 385	73 791 »
Lisämaata penkereeseen	84 094 »	38 999 125	378 972 »
» » normaaliradan junilla	66 550 »	41 780 283	440 250 »
Sivu- ja laskuojien louhimista		11 000	1 498 »
Rataleikkauksien louhimista	16 326 »	49 331 389	70 868 »
Maakivien louhimista	782 »	1 033 578	19 201 »
Tuki- ja keilamuuria	388 »	1 724 997	12 752 »
Kiviverhousta			21 629 m ²
Multa-, turve- ja soraverhousta			375 537 »
Salaajaa		58 825	1 515 m
<i>Päälysrakenne</i>			
Raidesoraa ennen kiskotusta	44 624 m ³	17 560 038	48 391 m ³
» normaaliradan junilla	56 795 »	20 670 905	308 047 »
Sepelointiä	40 »	135 007	5 374 »

Yllämainituista työmääristä ovat kaksi urakoitsijaliikettä suorittaneet rautatiehallituksen kanssa tekemiensä sopimusten mukaisesti yhteensä lasku- ja sivuoijien kaivua 2 160 m³, rataleikkauksista maan siirtoa 19 644 m³, kallion louhintaa 16 326 m³ ja lisämaan ajoa 15 558 m³.

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 26 kpl, joista 2 kpl yksityisten rakennusliikkeiden urakoimina. Tuomipuron teräsbetonikantinen ratasilta, v. a. 6.0 m, pl 4 182 + 15.5 m, rakennettiin valmiiksi omana ja Tervajoki I:n teräsbetonikantinen ratasilta, v. a. 10.4 m, pl 4 471 + 12.0 m niinkään urakoitsijaliikkeen työnä.

Päällysrakenne. Uusilla 30 kg/m kiskoilla kiskotettiin pääraidetta Pesiökylyn—Kovajärven välillä 4.22 km ja sivuraiteita 0.53 km.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Ämmänsaaren liikennepaikalla tehtiin tulotietä ja Puolangan maantien siirtoa sekä kuorma-alueiden tasoituksia, Pesiökylyn liikennepaikalla suoritettiin asema-aukion tasoitusta ja Kurtin liikennepaikalla aloitettiin tulotien teko.

Huonerakennukset. Huonerakennusten viimeistelytyötä suoritettiin Pesiökylyn pysäkkirakennuksessa, 3-perheen asuntotalossa ja sisustamistöitä Ämmänsaaren pysäkkirakennuksessa. Rakennusaikaiseen majoitustarkoitukseen pystytettiin yhteensä 12 kpl erilaisia väliaikaisia asuin- ja ruokailurakennuksia.

Viestilaitteet. Vääkiön—Leinon välille vedettiin puhelinlinja.

Radan varusteet. Pesiökylyn liikennepaikan henkilö- ja kuormausturrit rakennettiin valmiiksi, samoin henkilölaituri Ämmänsaaren liikennepaikalle, johon myös tehtiin kääntölava ja asennettiin ulkovalaistus.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus

Tällä 171 km pituisella radalla, jonka rakentamisesta päätettiin 20 päivänä huhtikuuta 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938, aloitettiin työt vuoden 1938 lopulla. Radasta liitettiin 1 päivänä toukokuuta 1943 rataverkkoon 7 km pituinen rataosa Suolahti—Äänekoski ja joulukuun 16 päivänä 1954 28.2 km pituinen rataosa Äänekoski—Saarijärvi ja 23.0 km pituinen rataosa Haapajärvi—Muuras samoin kuin Kumisevan liikennepaikalta erkaneva 4.8 km pituinen Pitkäkankaan soraraid.

Vuoden 1955 aikana jatkettiin töitä koko välillä Äänekoski—Haapajärvi sekä Suolahden uudella asemalla.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1954

19 Pl. I: 8 280 600 876: —

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. I: 14 270 530 000: —

551 130 876: —

Käytetty vuonna 1955 502 484 603: —

Siirtyy vuodelle 1956 48 646 273: —

Työllisyyden turvaaminen:

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. VI: 1 548 000 000: —

Käytetty vuonna 1955 515 483 840: —

Jäännös 32 516 160: —

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä suoritettiin pääasiallisesti rataosalla Saarijärvi—Hinkua. Raidesoraa kuljetettiin ennen kiskotusta rataosalle Seikka—Pihtipudas sekä kiskotuksen jälkeen rataosille Hietama—Saarijärvi ja Kumiseva—Pihtipudas.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1955 ja rautatierakennustöiden alkamisesta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1955		Paljous vv. 1934—1955
	Paljous	Kustannus	
<i>Pengerrystyöt</i>			
Rata-alueen raivausta		373 555	
Laskuojien kaivua	25 185 m ³	10 340 847	76 714 m ³
Maata ojista penkereeseen	20 889 »	10 982 327	94 871 »
» » sivuun	35 931 »	11 497 998	107 258 »
» rataleikkauksista penkereeseen	178 293 »	131 140 235	1 461 095 »
» rataleikkauksista sivuun	12 262 »	4 776 175	110 324 »
Lisämaata penkereeseen	253 396 »	85 591 213	710 090 »
» » normaaliradan junilla	62 582 »	30 028 379	296 507 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	953 »	947 474	2 087 »
Rataleikkauksen louhimista	40 333 »	79 724 659	136 741 »
Maakivien louhimista	12 432 »	14 097 653	144 908 »
Penkereen alustan vahvistaminen		2 500 000	
Tuki- ja keilamuuria	473 »	774 802	11 579 »
Kiviverhousta	763 m ²	1 182 343	7 206 m ²
Multa- ja turveverhousta	1 851 »	166 119	50 559 »
Salaojaa	282 m	536 137	3 336 m
Kiviheittoa	32 m ³	22 080	1 160 m ³
<i>Päällysrakenne</i>			
Raidesoraa ennen kiskotusta	19 362 »	8 329 376	121 727 »
» normaaliradan junilla	44 336 »	14 864 388	205 482 »
Sepelintekoa ja sepelöintiä	550 »	320 735	1 396 »

Yllämainituista työmääristä ovat v. 1955 aikana suorittaneet kolme urakoitsijatoiminimeä yhteensä rataleikkauksista maansiirtoa 16 527 m³, ojankaivua 726 m³, kallionlouhintaa 18 490 m³ ja lisämaan ajoa 4 659 m³.

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 14 kpl. Heinäjoen sillan 21.0 m jännemittainen teräsjänne, pl 6 836 + 5.0 m, asennettiin paikoilleen, Savannonlahden holvisilta, v. a. 4.5 m, pl 5 868 + 10.0 m, valmistui, Myllypuron teräsbetonipalkkisillan, v. a. 6.5 m, pl 3 831 + 10.0 m, rakennustyö aloitettiin ja Insinööritoimisto Silta ja Satama Oy suoritti urakalla annetun Palaavasalmen levysillan, j. m. 16.0 m, pl 1 862 + 10.0 m, perustamistöitä.

Päällysrakenne. Pääraide kiskotettiin rataosalla Muuras—Pihtipudas, samoin soraraide Alvajärven sorakuoppaan ja sivuraiteita, kaikkiaan 28 km rataa.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Suolahden tulotie sekä Iisakkalan, pl 954, ja Parantalan tiensierrot valmistuivat. Tietyöt aloitettiin Seikassa ja Pihtiputaan tulotiehen ajettiin kantava kerros. Kuorma-alueiden tasoituksia suoritettiin kiskotettujen rataosien liikennepaikoilla.

Huonerakennukset. Suolahden vesitornin ja pumppuhuoneen viimeistelytyöt suoritettiin. Linnan laituritupa ja yhden perheen asunto, Seikan ja Muuraksen yhden perheen asunnot sekä Varasen kahden perheen asuintalo valmistuivat. Parantalassa valmistui pysäkkitalo sisustustöitä lukuunottamatta ja rakennettiin siellä yksi lisäasunto ratavartijatuvan yhteyteen. Saarijärven asematalon ja Pihtiputaan tavarasuojan rakennustyöt aloitettiin.

Viestilaitteet. Toinen puhelinjohtopari vedettiin Alvajärven—Pihtiputaan välille.

Radan varusteet ja tarvikkeet. Linnan liikennepaikalle tehtiin henkilö- ja kuorma-autolaiturit sekä Hietaman, Parantalan ja Saarijärven liikennepaikoille kuorma-autolaiturit.

Joensuun—Koveron rautatierakennus

Joensuun—Koveron 44.4 km pituisen radan, jonka rakentamisesta eduskunta 11 päivänä marraskuuta 1949 oli tehnyt päätöksen, rakentaminen aloitettiin työttömyystöinä 1 päivänä joulukuuta 1949. Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti 25 päivänä marraskuuta 1951 keskeytetyt työt aloitettiin uudelleen 1 päivänä helmikuuta 1953 ja jatkettiin niitä edelleen kertomusvuoden aikana.

Vuonna 1955 jatkettiin keskeneräisiä pengerryks-, sorastus- ja siltatöitä sekä naulattiin pääraidetta.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. I: 14	130 000 000:—
Käytetty vuonna 1955	93 027 839:—
Siirtyy vuodelle 1956	36 972 161:—

Työllisyyden turvaaminen:

Varattu vuonna 1955 maksettavia vuoden 1954 menoja varten 19 Pl. VI: 1

5 732 511:—

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. VI: 1

171 000 000:—

176 732 511:—

Käytetty vuonna 1955

170 705 490:—

Jäännös

6 027 021:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1955 sekä rautatierakennustöiden alkamisesta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1955		Paljous vv. 1949—1955
	Paljous	Kustannus	
<i>Pengerrystyöt</i>			
Laskuojien kaivua	4 206 m ³	1 887 175	14 802 m ³
Maata ojista penkereeseen			32 235 »
» » sivuun	1 958 »	611 118	56 628 »
» rataleikkauksista penkereeseen	21 053 »	9 148 188	309 388 »
Maata rataleikkauksista sivuun	27 700 »	5 199 249	71 113 »
Lisämaata penkereeseen	88 748 »	39 554 217	202 777 »
» » normaalin radan junilla	29 415 »	17 031 320	36 691 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	1 000 »	256 825	1 078 »
Rataleikkauksien louhimista	14 589 »	22 707 859	55 846 »
Maakivien louhimista	105 »	495 563	5 217 »
Penkereen alustan vahvistaminen		10 267	
Tuki- ja keilamuuria	320 »	529 774	712 »
Kiviverhousta	445 m ²	145 214	2 966 m ²
Multa-, turve- ja soraverhousta			50 »
Salaojaa			25 m
<i>Päällysrakenne</i>			
Raidesoraa ennen kiskotusta	13 390 m ³	5 648 283	17 487 m ³
» normaalin radan junilla	1 230 »	1 143 194	19 456 »

Edellä mainituista työmääristä on yksityinen toiminimi suorittanut vuoden 1955 aikana urakoitsijana rataleikkauksista maansiirtoa 1 265 m³ ja kallionlouhintaa 6 546 m³.

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 1 kpl. Iiksenjoen levysillan, j. m. 23.0 m, pl 448 + 13.0 m, maatuot valmistuivat ja Jänisjoen levysillan, j. m. 26.0 m, pl 1 993 + 5.0 m, maatuot valmistuivat yksityisen rakennusliikkeen urakoimina. Niinikään yksityisen rakennusliikkeen toimesta rakennettiin Kissajoen, v. a. 5.0 m, pl 1 444 + 0.5 m, Myllypuron, v. a. 4.0 m, pl 1 634 + 15.0 m, ja Honkapuron, v. a. 4.0 m, pl 1 875 + 10.0 m, teräsbetonikantiset ratasillat sekä Huhtilammen—Koveron maantien teräsbetonikantinen ylikulkusilta, j. m. 9.50 + 13.30 + 9.50 m, pl 2 020 + 10.0 m, ja Heinävaaran—Kiihtelysvaaran maantien teräsbetoniholvisilta, v. a. 8.53 m, pl 1 182 + 19.50 m.

Päällysrakenne. Pääraidetta kiskotettiin Tervasuon sora- ja Heinävaaran välinen 4.00 km pituinen rataosa uusilla 30 kg/m kiskoilla.

Huonerakennukset. Heinävaaran liikennepaikalle valmistui ratamestarin asuinrakennus.

Siilinjärven—Juankosken rautatierakennus

Siilinjärven—Juankosken 42.6 km pituisen radan rakentamisesta päätti eduskunta 11 päivänä marraskuuta 1949, ja työt aloitettiin joulukuun alussa vuonna 1949. Marraskuun 25 päivänä 1951 tapahtuneen keskeytyksen jälkeen aloitettiin työt jälleen 8 päivänä tammikuuta 1953 ja jatkettiin niitä edelleen kertomusvuoden aikana.

Rautatierakennuksen pääasiallisimmat työkohteet vuonna 1955 ovat olleet pengerrys-, silta-, rumpu- ja sorastustyöt koko rataosalla sekä Savon radan muutoksella Siilinjärven erka-

nemisliikennepaikalla.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. I: 14 24 700 000: —

Siirtyy vuodelle 1956 24 700 000: —

Työllisyyden turvaaminen:

Varattu vuonna 1955 maksettavia vuoden 1954 menoja varten 19 Pl. VI: 1

8 045 305: —

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. VI: 1 362 000 000: —

370 045 305: —

Käytetty vuonna 1955 364 298 382: —

Jäännös 5 746 923: —

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1955 sekä rautatierakennustöiden alkamisesta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1955		Paljous vv. 1949—1955
	Paljous	Kustannus	
<i>Pengerrystyöt</i>			
Rata-alueen raivausta		57 385	
Laskuojien kaivua ja järjestelyä	2 438 m ³	1 012 044	13 934 m ³
Maata ojista penkereeseen	2 445 »	819 779	21 421 »
» » sivuun	6 761 »	1 720 201	22 717 »
» rataleikkauksista penkereeseen	91 291 »	54 146 176	409 381 »
» » sivuun	44 154 »	15 680 324	54 936 »
Lisämaata penkereeseen	181 328 »	73 149 761	323 727 »
» » normaaliradan junilla	8 850 »	1 958 638	9 520 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	277 »	495 740	1 287 »
Rataleikkauksien louhimista	46 652 »	83 624 835	116 944 »
Maakivien louhimista	172 »	314 115	5 178 »
Penkereen alustan vahvistaminen		817 862	
Tuki- ja keilamuuria	166 »	175 993	247 »
Kiviverhousta	111 m ²	48 030	1 497 m ²
Turve-, multa- ja soraverhousta	4 806 »	261 910	6 372 »
Salaojaa	368 m	550 483	368 m
<i>Päällysrakenne</i>			
Raidesoraa ennen kiskotusta	1 016 m ³	156 350	11 971 m ³
» normaaliradan junilla	44 528 »	17 008 184	44 528 »

Edellä mainituista työmääristä on vuoden 1955 aikana yksityisen rakennusliikkeen toimesta suoritettu urakalla maan siirtoa rataleikkauksista 8 350 m³, kallion louhimista 22 049 m³, maakivien louhimista 106 m³ ja lisämaan ajoa 11 436 m³.

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 8 kpl. Pakkasalmen, v. a. 5.0 m, pl 1 060 + 0.0 m, teräsbetonikantinen silta ja Kuuslahden ylikulkusilta, v. a. 11.22 m, pl 2 276 + 0.0 m, valmistuivat sekä Nilsin—Sänkämäen kunnan tien alikulkusillan, pl 1 850 + 17.3 m, 12.00 m teräsjänne asennettiin paikoilleen.

Päällysrakenne. Työraidetta naulattiin vanhoilla 22.343 kg/m kiskoilla 16 km pituinen rataosa Kuuslahti—Hiltulanmäki.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Tuloteiden rakentaminen aloitettiin Sänkimäen, Hiltulanmäen, Sahinpuron ja Vuotlahden liikennepaikoilla sekä liikennepaikkojen tasoitusta kaikilla liikennepaikoilla.

Huonerakennukset. Hiltulanmäen ratavartijatuvan rakennustyöt aloitettiin.

Murtomäen—Otanmäen rautatierakennus

Murtomäen—Otanmäen 26.1 km pituisen kii-
vosradan, jonka aloittamisesta eduskunta päätti
13 päivänä kesäkuuta 1951, rakennustyöt aloit-
ettiin 1 päivänä heinäkuuta 1951. Oltuaan jo
toukokuusta 1952 lukien pääasialliselta osaltaan
avattuna väliaikaiselle kokovaunukuormaliiken-
teelle, määrättiin rata 1 päivästä marraskuuta
1953 lukien avattavaksi yleiselle liikenteelle sekä
liitettäväksi rataverkkoon, jota ennen saman
vuoden syyskuussa aloitettiin kaivostuotteiden
kuljetukset. Rata pääradan osalta luovutettiin

1 päivästä marraskuuta 1954 lukien rataosaston
hoitoon ja Murtomäen ratapihalaajennus ja kol-
mioraide 12 päivästä lokakuuta 1955 lukien.

Kertomusvuoden aikana ovat rautatieraken-
nuksen pääasiallisimmat työkohteet olleet Murto-
mäen ratapihalaajennuksen ja kolmioraitteen leik-
kaus-, pengerrys-, kiskotus-, sorastus-, sepelöinti-
ja laiturityöt.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1953

19 Pl. I: 12 15 534 090: —

Siirtynyt vuodelta 1954

19 Pl. I: 8 57 926 866: —

73 460 956: —

Käytetty vuonna 1955 47 502 947: —

Siirtyy vuodelle 1956 25 958 009: —

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suo-
ritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1955 sekä
rautatierakennustöiden alkamisesta lukien seu-
raavasti:

Työlaji	v. 1955		Paljous vv. 1951—1955
	Paljous	Kustannus	
<i>Pengerrystyöt</i>			
Rata-alueen raivausta		31 625	
Laskuojien kaivua ja järjestelyä			9 113 m ³
Maata ojista penkereeseen	80 m ³	33 350	2 247 »
» » sivuun	673 »	504 964	42 562 »
» rataleikkauksista penkereeseen	1 282 »	1 248 654	122 077 »
» » sivuun	409 »	106 242	19 167 »
Lisämaata penkereeseen	5 397 »	3 580 953	22 892 »
» » normaaliradan junilla	124 »	165 350	129 178 »
Sivu- ja laskuojien louhimista			938 »
Rataleikkauksien louhimista		9 200	30 883 »
Maakivien louhimista	47 »	35 870	2 486 »
Tuki- ja keilamuuria			595 »
Kiviverhousa			1 932 m ²
Salaojaa			61 m
Kiviheittoa			30 m ³
<i>Päällysrakenne</i>			
Raidesoraa ennen kiskotusta	4 115 m ³	2 056 893	4 279 »
» normaaliradan junilla		17 932	57 168 »
Sepelöintiä	1 428 »	1 196 230	15 121 »

Päällysrakenne. Murtomäen raiteita
jatkettaessa ja kolmioraiteella kiskotettiin uusilla
30 kg/m kiskoilla 1,204 km ja vanhoilla kiskoilla
sivuraiteita 0,379 km. Vaihteita naulattiin tai
siirrettiin 9 kpl.

Radan varusteet ja tarvikkeet.
Murtomäellä tehtiin henkilö- ja kuormauslaiturit
ja Otanmäellä tasoitettiin halkotarhan alue.

Viheriäisen ratarakennus

Valtioneuvoston päätettyä kulkulaitosten ja
yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 6 102,

1. 12. 1955, mukaan 5.26 km pituisen tehdas-
raiteen rakentamisesta Neste Oy:n uudelle teol-
lisuusalueelle Raision kunnan Viheriäisen nie-
meen rautatiehallituksen varhemmin samana
vuonna tutkiman suunnan mukaisesti, aloitet-
tiin joulukuussa ratalinjan paalutustöitä ja tila-
paisten asuin- ja varistorakennuksien pystytystä.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1955

19 Pl. VI: 1 4 500 000: —

Käytetty vuonna 1955 176 338: —

Jäännös 4 323 662: —

Pohjois-Suomen ratojen korjaukset

Vuonna 1955 jatkettiin v. 1944 aloitettuja rataverkon korjaustöitä 8. ratajakson alueella. Rautatiehallituksen 17. 11. 54 tekemällä päätöksellä on Pohjois-Suomen rataverkon jälle- rakennustyöt luovutettu 1. 1. 55 lukien rata- osaston hoitoon lukuunottamatta Rovaniemen ja Kemijärven asematalojen rakentamista.

Tärkein rautatierakennusosaston alainen työ- kohde oli v. 1955 Kemijärven uuden asema- talon töiden loppuunsaattaminen. Niinikään Rovaniemen asematalon lopputyöt valmistuivat.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1954	
19 Pl. I: 11	17 224 507: —
Myönnetty vuodelle 1955	
19 Pl. I: 17 (pakkolunastus)	840 800: —
Myönnetty vuodelle 1955	
19 Pl. I: 14 (pakkolunastus)	779 500: —
	18 844 807: —
Käytetty vuonna 1955	16 058 068: —
Siirtyä vuodelle 1956	2 786 739: —

Suoritetut työt:

Huonerakennukset. Kemijärven uusi asematalo valmistui 30. 9. 1955 urakoitsijan, Kemin Rakennus Oy:n, toimesta.

Rautatietutkimukset

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1952	
12 Pl. XII: 6	592 438: —
Käytetty vuonna 1955	519 337: —
Peruutuu	10 101: —

Työllisyyden turvaaminen:

Myönnetty vuodelle 1955	
19 Pl. VI: 1	2 850 000: —
Käytetty vuonna 1955	1 705 551: —
Jäännös	1 144 449: —

Vuonna 1955 käynnissä olleisiin rautatie- rakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloit- tamisesta alkaen vuosittain ja yhteensä käy- tetyt rahamäärät samoin kuin niihin ja rautatie- tutkimuksiin vuonna 1955 käytetyt varat ilme- nevät seuraavasta taulukosta:

Vuosi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Murtomäki— Otanmäki	Joensuu— Kovero	Siilinjärvi— Juankoski	Pohj.Suomen radankorj.	Orivesi— Jämsä	Vihe- riäisen rata- raken.
1934—38	44 313 178	1 601 382					491 053	
1939	29 912 353	10 081 576					11 861 449	
1940	4 443 702	6 333 869					16 931 281	
1941	3 867 966	5 027 573					19 759 320	
1942	5 391 173	6 348 928					19 493 313	
1943	6 373 487	6 333 637					12 097 374	
1944	4 031 845	4 050 136					2 883 980	
1945	3 958 285	5 189 915					296 997 938	
1946	—	11 195 485					326 454 944	
1947	—	8 529 766					339 537 032	
1948	—	15 428 320					258 442 627	
1949	989 757	132 613 904		17 020 947	13 865 126	365 733 237	285 250 322	
1950	29 955 094	228 650 716		171 893 800	143 779 350	659 633 999	237 431 230	
1951	123 307 004	267 274 717	81 079 488	84 255 733	96 066 871	429 736 746	226 064 328	
1952	218 141 838	250 009 222	365 361 513	6 638 891	192 991	305 153 567	191 261 740	
1953	316 081 925	805 356 852	426 489 909	159 858 074	176 387 914	185 174 812	57 132 440	
1954	346 387 752	1 216 788 078	161 103 228	385 275 301	435 133 715	101 758 932	65 705	
1955	415 157 595	1 019 646 088	47 502 947	262 772 701	358 965 447	16 058 068	54 847 586	296 310
	1 545 234 102	4 000 460 164	1 081 537 085	1 087 715 447	1 224 391 414	3 287 565 882	1 530 403 196	296 310

V. 1955 käytetty lisäksi:

Vihannin kaivosrata	72 818 056: —
Korian—Harjun yhdysrata	798 401: —

Yhteensä vuonna 1955

Rautatierakenn. ja radankorj.	2 248 863 199: —
Rautatietutkimukset	2 367 447: —

IV. LIIKKUVA KALUSTO, KONEPAJAT JA SÄHKÖLAITTEET.

Liikkuva kalusto.

Vuoden aikana valmistui 15 höyryveturia, joista 8 raskasta Hr 1-sarjan henkilöjunaveturia ja 7 raskasta Tr 1-sarjan tavarajunaveturia. Hr 1-sarjan veturit valmistuivat Tampereen Pellava- ja Rautateollisuus Oy:ltä ja Tr 1-sarjan

veturit Lokomo Oy:ltä. Liikenteestä poistettiin vuoden kuluessa kaikkiaan 18 höyryveturia (Sk 3-sarjaa 16 kpl, Sk 5-sarjaa 1 kpl ja Hk 1-sarjaa 1 kpl), joten höyryveturien luku aleni vuoden aikana 3:lla ollen vuoden lopussa 798 kpl.

Dieselvetureita valmistui v. 1955 5 kpl ja olivat ne henkilöjunavetureita, sarjaa Hr 11 ja kaikki Valmet Oy:n valmistamia. Lisäksi valmistui Valmet Oy:ltä 27 kpl kevyitä moottorijunavaunuja (kiskoautoja), sarjaa Dm 7. Kun vuoden aikana poistettiin liikenteestä 3 moottorivaunua, nimittäin 1 kpl sarjaa Ds 1, 1kpl sarjaa Dm 1 ja 1 kpl sarjaa Dm 6, lisääntyi moottorivaunukanta (kiskoautot mukaanluettuina) vuoden aikana 24 yksiköllä ollen vuoden lopussa 80 kpl.

Vaunuja valmistui vuoden 1955 aikana seuraavasti: 2 ja 3 lk makuuvaunuja sarjaa CEm 10 vaunua, 2 lk päivävaunuja kahvilaosastolla kiitojunaa varten sarjaa KDik 2 vaunua, 3 lk päivävaunuja sähkövoimaosastolla kiitojunaa varten sarjaa KEis 3 vaunua, 3 lk päivävaunuja kiitojunaa varten sarjaa KEi 2 vaunua, 3 lk kiskobussin liitevaunuja kond.osastolla sarjaa EFiab 15 vaunua, kiskobussin liitevaunuja yhdist. kond- ja postivaunuja sarjaa EPOab 5 vaunua, työ- ja asuntovaunuja sarjaa BT 7 vaunua, itsetyhjettäviä malminkuljetusvaunuja sarjaa Om 60 vaunua, erikoissivupylväillä varustettuja avonaisia vaunuja sarjaa Hk 596 vaunua, suursäiliöiden kuljetusvaunuja sarjaa Svs 7 vaunua, säiliövaunuja sarjaa BGo 1 vaunu, sepelinlevitysvaunuja sarjaa Mas 55 vaunua, lumi-auruja 4 kpl.

Lisäksi valmistui Posti- ja lennätinlaitokselle postivaunuja sarjaa Po 3 vaunua, Finnish Chemicals Oy:lle säiliövaunuja sarjaa Sfc 18 vaunua, Shell Oy:lle säiliövaunuja sarjaa Gmz 5 vaunua, Kymin Oy:lle säiliövaunuja sarjaa Sky 5 vaunua, AGA Oy:lle säiliövaunuja sarjaa Sag 3 vaunua, Säteri Oy:lle säiliövaunuja sarjaa Ssä 9 vaunua.

Vuoden lopussa oli vaunujen lukumäärä:
 Henkilövaunuja (myös virka-
 vaunut) 1 489 kpl
 Tavaravaunuja:
 Katettuja (yleisessä liikenteessä) 10 733 »
 Avonaisia » » 14 574 »
 yhteensä 26 796 vaunua

Höyryvetureita sekä niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Vuoden aikana tilattiin 2 kpl Hrl- ja 4 kpl Trl-sarjan vetureita mahdollisimman täydellisesti rullalaakeroituina. Tämä aiheutti erittäin runsaasti suunnittelu- ja piirtämistyötä, sillä molempien veturisarjojen vetopyöräkerrat akselilaakereineen sekä kaminen- ja kytkintappeineen, samoin kuin kierto-kanget ja kytkintangot laakereineen oli suunniteltava uudelleen. Työ, joka käsitti yli sata piirustusta, suoritettiin kiinteässä yhteistoiminnassa Oy SKF Ab:n kanssa.

Veturikattiloiden valmistuksessa siirryttiin sikäli uusiin menetelmiin, että sidepultit ja katositeet kiinnitetään hitsaamalla aikaisemman kierrekinnityksen ja niittaus- tai tuurnaus-tiivistyksen asemesta. Samoin tuli- ja lieskaputkien takapäitten kiinnitys putkilevyyn suoritetaan hitsaamalla aikaisemman mankeloimisen, kaulustuksen ja eräissä kattiloissa tiivistyshit-

sauksen sijasta. Tällöin putken ja putkilevyn välissä aikaisemmin käytettyä kuparirengasta ei tarvita.

Veturisarjojen Hrl ja Trl tulipesien suuluukujen rakenne on havaittu heikoksi minkä vuoksi ne suunniteltiin uudelleen valmistettaviksi hitsaamalla.

Koska Müller-luistit, jotka v. 1951 kokeilumielessä asennettiin Tr2-vetureihin, ovat osoittautuneet tehokkaiksi ja luotettaviksi, on näitä luisteja ryhdytty käyttämään myös muissa veturisarjoissa. Tämän takia jätettiin veturisarjojen Hvl ja Tvl varasyntereistä Mellin-ilmanvaihtovalenttiin pesäke tarpeettomana pois. Ko. veturisarjojen sylinteripiirustukset jouduttiin näin ollen myöskin uusimaan.

Veturisarjojen Hvl...Hv3 alkuperäiset akselit sekä akselilaakerit ovat olleet heikot. Tämän vuoksi akseleita on myöhemmin vahvistettu mutta akselilaakerit ovat edelleenkin jääneet heikoiksi. Myöskin ko. vetureiden maksiminopeuden lisääminen on ollut omiaan kohottamaan laakereiden rasitusta. Jotta laakereissa esiintyneet viat saataisiin poistetuiksi suunniteltiin ne uudelleen huomioonottaen erityisesti lujuusnäkökohdat, ja kokeilutarkoituksessa on tekeillä laakerit neljää veturia varten.

Koska on osoittautunut, että sekä Hrl- että Trl-vetureiden vetopyörät pyrkivät luistamaan kiskoilla, on näiden vetureiden hankauspainoja lisätty muuttamalla jousiston tasausvipujen vipusuhteita. Tällöin on veturisarjan Hrl hankauspaino lisääntynyt 2.1 tonnilla sekä veturisarjan Trl 1.1 tonnilla.

Uusien vetureiden rakentamista valvottiin Tampellassa ja Lokomolla. Vuoden aikana valmistui 8 kpl Hrl-vetureita sekä 7 kpl Trl-vetureita. Näiden koeajot suoritettiin ja veturit hyväksyttiin liikenteeseen.

Toimisto on vuoden aikana antanut lausuntoja sekä laatinut tilausvalmisteluja tarve-aineista ja varaosista, kuten mm. varasyntereistä, pyöränrenkaista, kattilalevyistä, putkista, akseleista, kammen ja kytkintapeista. Uuden paineastiasetuksen edellyttämiä höyrykattiloiden lujuuksia koskevia laskelmia on myös suoritettu.

Moottorivetureita ja moottorivaunuja sekä niiden rakenteen kehittämistä koskevat suunnittelu-ym.työt.

Kuten edellisenäkin vuotena muodostivat myös v. 1955 huomattavan osan moottoroitua liikkuva kalustoa koskevista töistä valmistuneen kaluston luovutustarkastukset ja vastaanotto-koeajot sekä kaluston osarakenteiden tarkastukset valmistuksen aikana. Kertomusvuotena valmistui kalustoa hyvin runsaasti, nim. 27 Dm7-moottorivaunua (kiskobussia) ja 19 liitevaunua niille (15 kpl matkustaja- ja matkatavaraosaston sisältäviä liitevaunuja sarjaa EFiab ja 4 kpl posti- ja matkatavaraosaston sisältäviä liitevaunuja sarjaa FPOab), 5 Hrll-moottoriveturia, 2 kolmivaunuista kiitojunavaunustoa ja 1 ylimääräinen keskivaunu kiitojunaan sekä 6 vaihtokoneistoteliä Dm3- ja Dm4-moottorivaunuja varten, kaikki Valmet Oy:n Lentokonetehtaalta. Varsinkin kiito- ja pikajunakäyttöön tarkoitettujen Hrll-veturien koeajot muodostuivat laa-

joiksi erityisine tyyppikokeineen, jotka käsittivät kiihtyvyyttä ja jarrutusmittauksia erisuurilla liitevaunumäärillä. Kaluston osarakenteiden, kuten aluskehysten, korien, telien, pyöräkehtojen ym. tarkastukset suoritettiin kaikilla Lentokonetehtaalla lukuunottamatta Dm7-moottorivaunujen dieselmoottoireita, jotka tarkastettiin ja koekäytettiin niiden valmistuspaikalla Valmet OY:n Linnavuoren Tehtaassa.

Uusia hankintasopimuksia solmittiin kertomusvuotena runsaasti. Ne käsittivät 32 Dm7-moottorivaunua, 16 EFiab-liitevaunua, 6 Geoab-liitevaunua (pelkästään tavarankuljetukseen tarkoitettu kiskobussin liitevaunu), 2 päätevaunua kiitojunavaunustoon, 8 raskasta dieselvaihtoveturia sarjaa Vrrl ja 10 väli-raskasta dieselvaihtoveturia sarjaa Vv13 Valmet OY:n Lentokonetehtaalla sekä 8 raskasta dieselvaihtoveturia sarjaa Vrrl Lokomo OY:ltä. Näitä hankintoja varten laadittiin ao. tarjouspyynnöt ja käsiteltiin saadut tarjoukset. Hankintojen yhteydessä selvitettiin myös, mitä konstruktiivisia muutoksia tilattuun kalustoon oli tehtävä entiseen vastaavanlaiseen kalustoon verrattuna sen mukaan kuin käyttökokemuksia oli kertynyt. Uuden tyyppin muodostavan Vrrl-sarjan dieselvaihtoveturin suhteen oli taas selviteltävä, mitä vaatimuksia sille oli asetettava eli millaiset ovat alettavan suunnittelun lähtökohdat. Kertomusvuotena tutkittiin myös ulkomaisia diesellinjaveturi-konstruktioita sekä laadittiin alustavia määreitä meille hankittavia vastaavanlaisia suuritehoisia diesellinjavetureita varten. Erityisesti kohdistui tutkimus voimansiirtolaitteisiin.

Liikenteessä ollut moottoroitu kalustoa koskevien tarpeellisten muutosten suunnittelua jatkettiin, osittain yhteistoiminnassa Valmet OY:n Lentokonetehtaan kanssa. Varsinkin kiskobussikalustoon oli pakko tehdä talvikokemusten tuloksina joukko muutoksia, joista laadittiin yksityiskohtaiset ohjeet. Näistä muutoksista huomattavimmat tarkoittivat lumen aiheuttamien häiriöiden poistamista Webasto-lämmityslaitteista ja häiriöiden poistamista jarrulaitteista. Edelleen suunniteltiin parannuksia Dm2-moottorivaunujen akustisiin merkinantolaitteisiin sekä Wm3 ja Dm4-moottorivaunujen paineilmalaitteisiin, ja laadittiin suunnitelma uudenlaisesta huomiota herättävämmästä ulkomaalauksesta viimeksi mainituille vaunuille ylikäytäväännettomuuksien torjumiseksi.

Kertomusvuotena jatkettiin dieselmoottorien ja muiden laitteiden korjaus- ja huolto-ohjeiden suomenostyötä. Varsin paljon työtä aiheutti tilausohjeiden anto erilaisissa varaosahankinnoissa, jotka ovat jatkuvasti laajentuneet kaluston lisääntymisen mukana.

Omana työalanaan mainittakoon vielä kone-teknillisen toimiston insinöörien opetustoiminta kuljettajille ja koneapulaisille järjestetyillä moottoriveturin ja moottorivaunukurseilla.

Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt.

Vuoden 1955 suunnittelutyön painopisteen voitaneen katsoa olleen erikoisvaunujen osalla. Malminkuljetusvaunujen, litt. Om, lisähankintaa var-

ten ryhdyttiin jo ennen kertomusvuotta suunnittelemaan näihin vaunuihin parannuksia. Ne käsittivät vaunutyyppin rakenteen, erikoisesti kaukaloiden vahvistamisen sekä kaukaloiden lukituslaitteiden uudelleensuunnitteluun, joka suunnittelutyö saatiin päätökseen kertomusvuoden alku-puolella. Ratojen sepeleöimiseen tarvittavan sepelelevitysvaunun, litt. Mas, suunnittelu jatkui myös edelliseltä vuodelta. Tämä vaunutyyppi, joka mm. tyhjennyslaitteidensa puolesta eroaa esikuvana pidetystä norjalaisesta vastaavasta vaunutyyppistä, suunniteltiin siten, että se voidaan rakentaa hylättyjen Ga-vaunujen alus-kehysille. Tarvittavat piirustukset saatiin valmiiksi kertomusvuoden keskivaiheilla. Suunnitelut »ovelta ovelle»-kuljetusperiaatteelle soveltuvan suursäiliöiden kuljetusvaunun, litt. Svs, aikaansaamiseksi johtivat siihen, että vuoden alussa rakennettiin Pasilan konepajassa mainitun vaunutyyppin koevaunu 8 m pitkälle Gg-vaunun aluskehyskelle. Koevaunua tarkkailtiin yhdessä eri toimimien kanssa ja saadun kokemuksen perusteella laadittiin piirustukset, joiden mukaan kyseisten vaunujen rakentamiseen suuremmassa määrässä voitiin ryhtyä. Näissä vaunuissa kuljetettavia suursäiliöitä on käytössä useita eri mallisia, mutta laadittiin kertomusvuoden kuluessa omat piirustukset kahta säiliömallia varten. Varsinaisten säiliövaunujen osalta mainittakoon 30 m³ säiliövaunu, jonka suunnitteluun ryhdyttiin, koska oli mahdollista suurentaa säiliövaunujen akselipainoa rataverkon kiskovahvistusten johdosta. Tämän vaunutyyppin suunnittelu- ja piirustustyö saatiin vuoden loppupuolella siihen vaiheeseen, että vaunujen hankintaan voitiin ryhtyä. Eräiden muiden säiliövaunujen rakenteisiin suunniteltiin pienehköjä parannuksia. Lohjan Kalkkitechdas Oy:n aloitteesta ryhdyttiin suunnittelemaan irtosementin kuljetusvaunua, litt. Silk, joka laajahko työ jatkui seuraavaan vuoteen. Niin kutsutun yksipuolisen lumiauran rakenteeseen tehtiin pienehköjä parannuksia. Erikoisvaunujen kohdalla mainittakoon vielä valmistelut 2-akselisen II 1 paikallisjunavaunun, litt. Dk n:o 399, muuttamiseksi vakaajan vaunuksi.

Varsinaisten tavaravaunujen osalla koski suunnittelu- ja piirustustyö jo valmiiden vaunutyyppien rakenteen parantelua, josta suurin osa koitui uusimman tavaravaunutyyppin, avonaisen tavaravaunun, litt. Hk, erikoisesti sen sivupylväiden ja niiden laukaisulaitteiden hyväksi.

Henkilövaunuista aiheutui eniten työtä I ja II luokan päivävaunun muutos retkeilyvaunuksi, jota suunnittelutyötä valmisteltiin jo edellisenä vuotena. Lisäksi tehtiin yleisluontoisia matkustajavaunuja koskevia töitä, joista esimerkiksi mainittakoon neliakselisten henkilövaunujen kulkuominaisuuksien parantamiseksi tehty telin A 7 kohdistunut suunnittelu- ja piirustustyö.

Yleisistä vaunuja koskevista suunnittelu- ja piirustustyöistä mainittakoon lukuisat piirustukset jarrulaitteista tai muista osista.

Aikaisemmissakin vuosikertomuksissa mainitun 25 m kääntölaavan suunnittelua jatkettiin ja saatiin sen koneistoa koskeva piirustustyö käytännöllisesti katsoen valmiiksi. Edelleen jou-

duttiin antamaan asiantuntijalausuntoja erilaisissa teknillisissä kysymyksissä mm. hankintojen yhteydessä. Samaten jouduttiin laatimaan kuormausrakennuksia ja antamaan kuormaushojeita erikoiskuljetuksia varten.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista uusien vaunujen ja pyöräkertojen osalta Pasilan konepajassa ja malmin-kuljetusvaunujen, litt. Om, kaukaloiden osalta Valmet Oy:n Helsingin telakalla.

Lämmitys- ja terveysteknilliset laitokset. Vuonna 1955 tehtiin koneteknillisen toimiston lämpö- ja terveysteknillisessä jaostossa lämpö-, vesi-, lämminvesi- ja viemärijohtojen työpiirustukset seuraavia rakennuksia varten: Turun varikon autotalli, Hyvinkään konepajan turvalaite- ja viestitavaravarasto, rataosaston huoltorakennuksen koroitus Tampereella, Mikkelin tavarasuojat, Kupittaan asematalo, siivoojien huoltorakennus Turussa, Hovinsaaren junatoimisto, Kuopion sähkötalo ja huoltorakennus, Jyväskylän autovarikon huoltorakennus, Hyvinkään junatoimisto- ja halkotyöläisten huoltorakennus.

Yksinomaan lämmityslaitoksen työpiirustukset on tehty seuraaville rakennuksille: Kouvolan nostorangan talli, Pieksämäen vaununkorjauspajan pyöräkertojen korjaamo, Pihtiputaan asematalo, Joensuun kiskobussitalli, Oulun uuden veturitalin laajennus, Haapamäen ja Joensuun ratajaksojen toimistot sekä Turun postin trukkivaunusuojat.

Kertomusvuonna tehtiin vesi-, lämminvesi- ja viemärijohtojen työpiirustukset seuraavia rakennuksia varten: Turun varasto-osaston huolto- ja rata-autotalli, Pieksämäen konejaksonpäällikön asuintalo sekä ainoastaan kylmävesi- ja lattian yläpuoliset viemärijohtopiirustukset Hyvinkään konepajan kattilapajan laajennusta varten.

Lisäksi on tehty lämpö-, vesi- ja viemärijohtojen, mutta ei lämminvesijohtojen työpiirustukset Iisalmen, Messukylän ja Ämmänsaaren asemataloja sekä Ämmänsaaren asuinrakennusta varten.

Ilmanvaihtosuunnitelmia on tehty v. 1955 seuraavia rakennuksia varten: Oulun uusi veturitalli ja sen lisärakennus, Turun varikon autotalli, Tampereen veturitallin moottorivaunuosasto, Joensuun kiskobussitalli, Kuopion sähkötalo ja huoltorakennus, Seinäjoen rautatieläisten kerhotalo sekä Jyväskylän autovarikon huoltorakennus. Edellä mainittuja Oulun, Tampereen ja Joensuun talleja varten on lisäksi tehty polttomoottorien pakokaasujen poistolaitteiden työpiirustukset.

Tampereen aseman kiitotavaratoimiston ulkoviekin vedon estämiseksi suunniteltiin n. s. »ilma-verhot» oviin.

Liikkuvaan kalustoon nähden tehtiin kertomusvuonna työpiirustus retkeilyvaunun litt. Ci lämmityslaitosta varten sekä suunniteltiin koneelliset tuuletuslaitteet vaunuja litt. Ei, Eik ja Di varten.

Suunnittelu- ja piirustustöiden ohella ovat lämpö- ja terveysteknillisen jaoston insinöörit suorittaneet sekä yksityisten toiminimien että Pasilan konepajan valtionrautateille rakentamien lämmityslaitosten ja vesi- ja viemärijohtojen

sekä ilmanvaihtolaitteiden tarkastuksia ja vastaanottoja sekä antaneet lausuntoja lämpö- ja terveysteknillisen alan asioissa.

Konepajat:

Vuonna 1955 oli valtionrautateilla edelleen 7 pääkonepajaa, nimittäin Hyvinkään, Helsingin, Pasilan, Turun, Vaasan, Oulun ja Kuopion konepajat. Kuopion konepajan alaisena osastona toimii lisäksi Pieksämäen vaununkorjauspaja.

Pääkonepajoissa on varsinaisen veturin- ja vaununkorjauksen ohella suoritettu myös muita joko korjaukseen liittyviä tai erillisiä töitä. Näistä on seuraavassa lueteltu huomattavimpia.

1. Hyvinkään konepaja.

Konepajan suorittamia töitä: sorvattu eril. pyöräkertoja 1 967 kpl, rengastettu eril. pyöräkertoja 815 kpl, uusittu eril. aksleita 86 kpl, uusittu kytkin- ja kammentappeja 157 kpl, korjattu ilmapumppuja 741 kpl, syöttöpumppuja 49 kpl, voidepumppuja 618 kpl ja veturin generaattoreita 490 kpl, valmistettu veturin kattiloita 11 kpl, täyskorjattu veturin kattiloita 92 kpl, valm. ja korjattu veturin savutorvia 317 kpl, valmistettu veturin- ja vaununjousia 2 335 kpl, korjattu veturin- ja vaununjousia 15 032 kpl, valmistettu veturin sylintereitä 12 kpl, vaununvetokoukkuja 700 kpl, vaununpuskimenpäitä 600 kpl, ja vaununlaakeripesän ohjaimia 5 000 kpl.

Konepaja on käyttänyt terästä 1 215 ton, jarrutönkkiä ja -anturoita 72.2 ton, muuta valurautaa 0.6 ton, messinkiä ja pronssia 28.3 ton, valkometallia 4.8 ton, ja valannut messinkiä ja pronssia 51.1 ton sekä valkometallia 4.9 ton.

Uudis- ja uudistustöistä mainittakoon valmistunut Kattilapajan lisärakennus, 27 000 m³.

Uusia koneita ja laitteita on hankittu mm. 1 penkkihiomakone, 1 jousien suolakylpypäästöallas, 1 jousivasara, 1 truckki, 1 monipaikkahissausmuuntaja ja 1 siirtonosturi. Helsingin konepajasta on Hyvinkäälle siirretty mm: 1 kpl pyöräsorveja, 4 kpl porakoneita, 2 kpl hydraulisia puristimia ja 1 leikkaus ja lävistyskone.

Turun konepajasta on Hyvinkäälle siirretty 1 säteisporakone ja 1 levyvalssi.

2. Helsingin konepaja.

Konepajan suorittamia töitä: jarrutönkkiä ja -anturoita valmistettu yht. 94 700 kpl, valettu laakeripesiä 2 130 kpl, veturin sylintereitä 4 kpl, arinarautoja 12 500 kpl, tulipesän suojauslevyjä 1 300 kpl, vetotangon johtoholkkeja 2 500 kpl, ilmajarrun osia 1 500 kpl, telin keskiöitä 340 kpl ja männänrengasainetta 650 kpl sekä korjattu erilaisia kattiloita 6 kpl.

Konepaja on käyttänyt terästä 10.2 ton, messinkiä ja pronssia 0.04 ton ja valanut jarrutönkkiä ja -anturoita 1 460 ton sekä muuta valurautaa 574 ton.

3. Pasilan konepaja.

Konepajassa on rakennettu mm. seuraavat uudet vaunut: II ja III l. makuuvaunuja litt. CEm 8 kpl, työ- ja asuntovaunuja, litt. BT 7 kpl, avonaisia tavaravaunuja, litt. Hk 596 kpl, sepinlevitysvaunuja, litt. Mas 55 kpl, malmin-kuljetusvaunuja, litt. Om 60 kpl, suursäiliö-vaunuja litt. Svs 7 kpl, erilaisia säiliövaunuja, litt. Bgo, Sky Sfc, Sag, Ssä, Gmz 42 kpl ja posti-vaunuja, litt. Po 3 kpl. Lisäksi konepaja on valmistanut mm. lumiauroja 5 kpl ja kääntö-lavoja 1 kpl.

Konepaja on käyttänyt terästä 4 859 ton, jarrutönkkiä ja -anturoita 456 ton, muuta valu-rautaa 598 ton, messinkiä ja pronssia 24.2 ton, valkometallia 11.9 ton ja valannut messinkiä ja pronssia 25.4 ton sekä valkometallia 73.1 ton.

Uusia koneita ja laitteita on hankittu mm: 27 hitsausmuuntajaa sekä karusellisorvi, pisto-kone, epäkeskopuristin, laikkakatkaisija, höyry-pesukone, haarukkatrukki, ultraäänilaite ja hoonauskone.

4. Turun konepaja.

Konepajassa on valmistettu erilaisia vaihde-alan tarvikkeita, kuten vaihteenkieliä 620, vaih-teen risteyksiä 370, vaihteen asettimia 205, vaihteen vastakiskoja 220 ja vaihteen puristus-laattoja 1 900 kpl sekä korjattu erilaisia vaih-teen osia. Valtionrautateiden eri osastoille on lisäksi valmistettu kalusteosineitä, kuten lyhtyjä, kardiinilamppuja, kannuja, vaatekaappeja ym.

Konepaja on käyttänyt terästä 563 ton, jarru-tönkkiä ja -anturoita 40 ton, muuta valurautaa 48.4 ton, messinkiä ja pronssia 8.3 ton, valko-metallia 4.8 ton, ja valannut valurautaa 1.1 ton, messinkiä ja pronssia 9.1 ton sekä valkometallia 4.8 ton.

Uudis- ja uudistustyöt. Rakennettu konttori-huoneita työsuunnittelijoille ja -tutkijoille ja ruokailuhuone toimihenkilöitä varten. Lisäksi on verhoilijoille rakennettu työhuone ja huone ruiskumaalausta varten.

Uusia koneita ja laitteita on hankittu mm. venttiilinhioamakone, sähköhitsauskone, höyry-pesukone, polttoainesuuttimen tarkistuslaite ja 12 kpl erilaisia paineilmatyökaluja.

5. Vaasan konepaja.

Konepajan suorittamia töitä: korjattu veturin-jousia 2 231 kpl, asennettu uusia pyöränrenkaita 411 kpl, uusittu veturin tuliputkia 4 989 kpl ja veturin lieskaputkia 561 kpl, suoritettu kattiloi-den täyskatsastuksia 31 kpl, vaihdettu kattiloita 9 kpl, ja valmistettu hydraulisia nostolaitteita 41 kpl.

Konepaja on käyttänyt terästä 68.8 ton, jarru-tönkkiä ja -anturoita 33.7 ton, muuta valu-rautaa 0.2 ton, messinkiä ja pronssia 6.3 ton, valkometallia 5.1 ton ja valannut messinkiä ja pronssia 15.6 ton.

Uusia koneita ja laitteita on hankittu mm. 1 kpl sähkönostimia. Helsingin konepajasta on siirretty sorvi, lävistyskone ja sähköhitsauskone.

6. Oulun konepaja.

Konepajan suorittamia töitä: sorvattu eril. pyöräkertoja 980 kpl, rengastettu eril. pyörä-kertoja 105 kpl, suoritettu kattilan täyskatsas-tuksia 12 kpl ja valmistettu kolmipyöräresi-noita 10 kpl.

Konepaja on käyttänyt terästä 39.6 ton, jarrutönkkiä ja -anturoita 23.0 ton, muuta valu-rautaa 3.1 ton, messinkiä ja pronssia 2.7 ton, valkometallia 5.6 ton ja valannut messinkiä ja pronssia 2.1 ton.

Uudis- ja uudistustyönä suoritettiin kone-pajan katon uusimistyö loppuun.

Uusia koneita on hankittu mm. 2 kpl hitsaus-muuntajia, 2 kpl nostimia sekä yhdet ruisku-maalauslaitteet.

7. Kuopion konepaja ja Pieksä-mäen vaununkorjauspaja.

Kuopion konepajan huomattavimpia töitä: vaihdettu kattiloita 19 kpl, suoritettu kattilan täystarkastuksia 30 kpl, kattilan sisäpuolisia tarkastuksia 35 kpl ja päälämsäliön tarkas-tuksia 119 kpl, valmistettu eril. laakereita ja niiden osia 1 386 kpl ja eril. venttiileitä ja niiden osia 623 kpl sekä korjattu veturin jousia 375 kpl.

Pieksämäen vaununkorjauspajan suorittamia töitä: valmistettu vaunun sivuluukkuja 1 106 ja vaunun sivuovia 105 kpl, koneistettu vaunun laakeripesiä 200 kpl, korjattu vaunun laakerin-pesiä ja laakerinosia 1 163 kpl, vaunun pyörä-kertoja 226 kpl sekä kunnostettu puskimen-tuppiloita ja muita osia 368 kpl.

Konepaja ja vaununkorjauspaja ovat käyttä-neet terästä 454 ton, jarrutönkkiä ja -anturoita 88 ton, muuta valurautaa 26 ton, messinkiä ja pronssia 9.7 ton, valkometallia 22.7 ton ja vala-neet messinkiä ja pronssia 23.7 ton ja valko-metallia 22.7 ton.

Uudet koneet ja laitteet. Kuopion konepajaan on hankittu uutena tai siirretty muista VR:n konepajoista: nitinkuumennuskone, juoksunos-turi, karkisorvi, pistokone, yleishiomakone ja kaksi ilmasasaraa.

Pieksämäen vaununkorjauspajaan on hankittu uutena tai muualta siirretty: nitinkuumennus-uuni ja teroituskone.

Työtuntien lukumäärä:

	v. 1955 ¹⁾	v. 1954	v. 1953
Pääkonepajat	7 391 497	8 174 294	8 575 767
Varikkokorjauspajat	1 517 408	1 564 924	1 205 563
Sähkökonepaja	81 702	91 384	92 298
Yhteensä	8 990 607	9 830 602	9 873 628

¹⁾ v. 1955:n työtunteihin eivät sisälly tapaturma-, sairaus- ja vuosilomatunnit.

Valmistuksen arvo:

	v. 1955	v. 1954	v. 1953
Pääkonepajat	4 232 114 335	3 745 415 021	4 081 581 006
Varikkokorjauspajat	446 211 327	356 864 732	343 257 520
Sähkökonepaja	25 740 382	25 133 044	22 046 600
Yhteensä	4 704 066 044	4 127 412 797	4 446 885 126

Selostusvuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin.

Työntekijöiden tilastollinen lukumäärä vuoden 1955 lopussa.

	v. 1955	v. 1954	v. 1953
Pääkonepajat	3 864	3 894	4 140
Varikkokorjauspajat	822	836	870
Sähkökonepaja	199	167	141
Yhteensä	4 885	4 897	5 151

Koulutustoiminta.

Koenepajakouluista valmistui v. 1955 aikana 60 veturinlämmittäjää ja 26 ammattityöntekijää.

Uusia oppisopimuksia tehtiin 178 veturinlämmittäjäoppilaan ja 48 ammattioppilaan kanssa.

Liikkuvan kaluston korjaus v. 1955.

Pääkonepajat	Korjattu liikkuvaa kalustoa										
	Vetureita ja moottorivaunuja				Henkilövaunuja			Tavaravaunuja			
	Täys- korj.	Väli- korj.	Pika- korj.	Vaurio- korj.	Täys- korj.	Pika- korj.	Vaurio- korj.	Täys- korj.	Väli- korj.	Pika- korj.	Vaurio- korj.
Hyvinkää	74	116	82	10	—	—	—	—	—	—	—
Helsinki	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pasila	28	51	22	12	1 052	344	—	799	192	1 295	—
Turku	24	27	23	3	16	71	—	937	279	1 774	—
Vaasa	61	76	27	9	—	47	1	609	91	365	33
Oulu	24	13	57	8	23	103	4	348	184	1 313	79
Kuopio	79	66	24	11	—	—	—	—	—	—	—
Pieksämäki	—	—	—	—	78	132	—	1 055	473	2 001	—
Yhteensä	290	349	235	53	1 169	697	5	3 748	1 219	6 748	112
Konejaksot											
1. konejakso	—	—	1 060	21	—	7 951	7	—	68	9 505	5
2. »	—	—	958	39	—	302	4	—	529	4 563	103
3. »	—	—	578	31	—	547	2	—	125	5 503	4
4. »	—	—	2 576	617	—	1 079	9	—	402	6 211	92
5. »	—	—	395	—	—	241	—	—	137	2 508	41
6. »	—	—	1 241	5	—	742	2	—	20	1 851	34
7. »	—	—	860	3	—	1 069	3	—	275	4 756	158
8. »	—	—	731	17	—	408	—	—	226	1 228	14
9. »	—	—	1 407	6	—	404	1	—	413	5 143	19
Yhteensä	—	—	9 806	739	—	12 743	28	—	2 195	41 268	470
Kaikki yhteensä	290	349	10 041	792	1 169	13 440	33	3 748	3 414	48 016	582

Sähkölaitokset ja sähkölaitteet.

Kertomusvuoden aikana on valtionrautateilla ollut edelleen oma sähkölaitos sekä Helsingissä että Hankasalmella, joista edellisessä kehitettiin 1 460 700 kWh:a ja jälkimmäisessä 62 200 kWh:a sähköenergiaa.

Jännitteenmuutostöitä Pasilan konepajalla jatkettiin. Asennettiin mm 380 V kaapelit aluskehysastolle ja otettiin toinen 750 kVA:n muuntaja käyttöön.

Uusi muuntoasema rakennettiin Siitaman kivenmurskaamoon ukkosen polttaman muuntoaseman tilalle. Oulun varikon muuntoasemalle hankittiin 2 kpl 200 kVA:n muuntajia ja Kouvolaan valmistui ns varikon muuntoasema.

Sähköteknillisessä toimistossa jatkettiin voimaja muuntoasemien tarkkailua sekä valvottiin sähkönkulutusta eri liikennepaikoilla. Sähkövirran hinnassa tapahtui korotuksia 32 eri tapauksessa, ja nämä hinnankorotukset koskivat 105 liikennepaikkaa.

Kertomusvuoden aikana varustettiin seuraavat 11 liikennepaikkaa sähkövalaistuksella: Aittojärvi, Imari, Kurenpolvi, Markkala, Misi, Muuras, Myllykangas, Sauvamäki, Seikka, Suihkola ja Untamo. Sähköistettyjen liikennepaikkojen lukumäärä oli vuoden lopussa 680. Eri ratajaksojen alueilla varustettiin yhteensä 24 vahtitupaa sähkövalaistuksella.

Sähköliityntämaksuja maksettiin vuoden 1955 aikana 27 sähkölaitokselle yhteensä 3 258 158 markkaa.

Sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista vahvavirtalaitteiden uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavaa: Ratapihojen varustamista valonheitinvalaistuksella jatkettiin edelleen. Valonheittimastoja pystytettiin Kemiin 1, Kuopioon 1, Ouluun 1 ja Poriin 1 sekä otettiin käyttöön Kemin, Kuopion, Oulun, Pieksämäen ja Porin valonheittinpylväät. Vuoden lopussa oli 24 liikennepaikalla yhteensä 70 valonheittinpylvästä toiminnassa. Mikkelin ratapihan pohjoispään valonheitinvalaistus (ilman teräsmastoa) valmistui ja Hyvinkään varikkoratapihan valonheitinvalaistuksen lisäystä jatkettiin. Helsingin tavararatapihalla on suoritettu huomattavia sähköasetelmien lisäyksiä ja uudistuksia. Samoin on Vaskiluodossa ratapihavalaitusta parannettu.

Eri liikennepaikoilla suoritettiin lisäksi seuraavanlaisia sähköasennustöitä kertomusvuoden aikana: Helsingissä rautatien hallintorakennuksessa on useiden toimistojen valaistusasetelmia, henkilöhakulaitteita ja palveluskutsulaitteita uusittu tai laajennettu. Asemarakennuksen ulkoisille asennetut neon-valolaitteet valmistuivat. Asemarakennuksen ravintolan laajennuksesta johtuvat laajat sähköasetelmien lisäys- ja uusimistyt aloitettiin kertomusvuoden aikana. Konepajarakennusten purkamisesta aiheutuvia sähkölinjojen muutostöitä on suoritettu ja Pasilassa on aloitettu ns. veturisirjan sähköasetelmien uusiminen.

Haminan veturitallin ja huoltorakennuksen laajennuksen sekä Hovinsaaren uuden junatoimiston sähköasetelmat valmistuivat. Hyvinkään konepajarakennuksien (kattilapaja II osa ja öljyvarasto) sähkötöitä on kertomusvuoden aikana jatkettu ja kiskonhitsauslaitoksen sähkötyöt on aloitettu. Jyväskylän aseman sähköjohtojen uudelleen järjestely ja kaapelointi saatiin pääasiassa loppuunsa suoritetuksi ja autovarikon sähköasennussuunnitelmat laadittiin. Kemijärvellä valmistui uusi asemarakennus, jonka sähköasetelmat oli suunniteltu sähköteknillisessä toimistossa. Kouvolaan uusittiin ns. vanhan veturitallin 10 veturisirjan sähköasetelmat sekä polttoainevaraston lisävalaistus valmistui. Mikkelin tavaramakasiinin ja toimiston sähköasetelmat uusittiin täydellisesti. Oulussa asennettiin uuden veturitallin veturisirjojen 19—31 sähkölaitteet ja varikon huoltorakennuksen ja korjauspajan sähkölaiteasennukset valmistuivat vuoden alkupuolella. Pieksämäen ns. uuden veturitallin sekä uusitun että uusimattoman osan sähköasetelmien uusinta- ja muutostyöt ja Savonlinnan kivenmurskaamon sähköasetelmat valmistuivat kertomusvuoden aikana. Tampereella valmistuivat vuoden alussa uuden asuntorakennuksen, Rautatienkatu 12 B,

sähkölaitteet. Asemarakennuksen II kerroksen odotushalliin asennettiin sähkölaitteet kahvilan käyttöön. Lisäksi Tampereella uusittiin konejakson toimiston ja tavaratoimiston sähkölaitteet sekä asennettiin matkapalvelun sähkölaitteet. Myös laadittiin sähkölaite-suunnitelma rataosaston huoltorakennuksen lisäosaa varten. Toijalan asemarakennuksen ullakon ja polttoainevaraston sähköasetelmat uusittiin. Turun laajennettuun autohuoltorakennukseen asennettiin sähkölaitteet. Konnuosuon polttoturvevalmistamolla sähköistettiin uusi brikettitehdas.

Vedenottolaitokset sähköistettiin Alavudella, Murtomäellä, Niinisalossa, Siilinjärvellä, Suolahdessa, Uudessakylässä ja Vuohijärvellä sekä hankittiin suurempi koneisto Vammalan vedenottolaitokselle. Tampereella valmistui itsetoiminen vedenottolaitos teholtaan 1 000 litr/min. Porin vedenpuhdistuslaitoksen sähkölaitteet asennettiin ja alikulkusillan itsetoiminen tyhjennyspumppu hankittiin ja asennettiin. Haapamäellä valmistui vuoden loppupuolella 1 500 litr/min tehoinen polttomootorikäyttöinen varapumppulaitos ja samoin Kontiomäellä itsetoiminen 750 litr/min tehoinen sähköpumppu.

Sähköistetty kääntölava otettiin käyttöön Haapamäellä.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin edelleen kertomusvuoden aikana. Sähkövalaistujen vetureiden lukumäärä lisääntyi 50:llä. Vuoden vaihteessa oli 438 eli 55 % kaikista höyryvetureista sähkövalalla varustettuja. Uusia sähkövalaistuja vaunuja, lukuunottamatta moottorikalustoa, valmistui 10. Lisäksi asennettiin sähkövalaistuslaitteet 14 ent. kaasuvalaistusvaunuun. Vuoden kuluessa muutettiin 12 Ei-vaunua EFi-vaunuiksi, 4 Ei-vaunua Eik-vaunuksi ja 9 Ci-vaunua Eim-vaunuiksi sekä 9 Ei-vaunua ja 3 Di-vaunua varustettiin ns. Porkkanan liikenteeseen, mitkä kaikki muutokset aiheuttivat melkoisia töitä vaunujen sähköasetelmissa. Vuoden vaihteessa oli sähkövalaistuja yksikkövalaistusvaunuja 596 ja ns. liitevaunuja 64. 4-akselisista henkilö- ja virkavaunuista oli sähkövalaistuja 556 eli 74 %.

Moottorikalustossa, kuten moottorivaunuissa ja niiden liitevaunuissa, kiitojunarunkojen vaunuissa sekä moottorivetureissa on sähköteknillinen toimisto esittänyt tehtäväksi eräitä käyttövarmuutta lisääviä ja huoltoa helpottavia sähkölaitteita koskevia muutoksia, joista osa on jo toteutettu.

Viestilinjatoina rakennettiin uusia kuparijohtoja vuoden 1955 aikana seuraaville väleille: Tampereen ratapihalle, Laurila—Tornio, Kouvola—Kotkan haara, Kotkan haara—Kotka (lunast. Pll:ltä), Joensuu—Nurmes, Kontiomäki—Maanselkä, Seinäjoki—Kokkola, Kokkola—Sievi, yhteensä 971.21 johdinkilometriä.

Uusia teräsjohtoja rakennettiin seuraaville väleille: Tampereen ratapihalle, Tampere—Messukylä, Tampere—Lielähti, Hovinsaari—Kotka, Hillo—Summa, Rauma—Karra, Perälänlahti—Kaipola, Alvajärvi—Pihtipudas, Pori—Noormarkku (lunast. Pll:ltä), kuten Nousiainen—Kirkkomäki, Vinkkilä—Uusikaupunki, Lieto—Kyrö, Mellilä—Toijala, yhteensä 217 johdinkilometriä.

Lennätinjohtoja kaksoistettiin puhelinjohdoiksi välillä Joensuu—Kontiomäki, jolloin saatiin 279.1 johdinkilometriä puhelinjohtoa.

Vanhoja kuparijohtoja purettiin Tampere—Viinikka ja Oulun ratapihalta etel. kp—pohj. kp väleiltä yhteensä 16.3 johdinkilometriä ja vanhoja teräsjohtoja purettiin Tampere—Viinikka, Joensuu—Kontiolahti, Imatrankoski—raja ja Oulu etel. kp—pohj. kp väleiltä yhteensä 67.0 johdinkilometriä.

Puhelinjohtojen yhteismäärä lisääntyi näinollen v. 1955 kuluessa 1 384.0 johdinkilometrillä. Lennätinjohtojen määrä vähentyi 300 johdinkilometrillä.

Viestipylväslinjojen vuosikorjaustyöt suoritettiin täystaajennuksena 79 ratakm:llä, osittaitaajennuksena 311 ratakm:llä, raskaana vuosikorjauksena 897 ratakm:llä ja kevyenä vuosikorjauksena 886 ratakilometrillä.

Kaikki pystytetyt ja siirretyt pylväävät olivat kreosoottikyllästettyjä.

Rautateiden linjakorjaustyökunnat kunnostivat rautateiden viestijohtoja 14 956 johdinkilometriä sekä posti- ja lennätinlaitoksen johtoja 23 922.5 johdinkilometriä eli yhteensä 38 878.5 johdinkilometriä.

Uusia puhelinmaa- ja vesikaapeleita asennettiin eri liikennepaikoille yhteensä 67 kpl (76). Näiden yhteinen pituus oli 12 038 m (14 438) ja johdinpituus 551 654 m. (724 954). Huomattavimpia töitä olivat Pasilan—Oulunkylän kaapeli ja Kemin ratapihakaapelointi.

Puhelinilmakaapeleita asennettiin liikennepaikoille 38 kpl. Näiden yhteinen pituus oli 2 760 m ja johdinpituus 55 458 m.

Vuoden 1955 aikana asennettiin käyttöön 4 3-kanavaista kantoaaltojärjestelmää. Siten on valtionrautateillä käytössä 8 3-kanavaista ja 17 1-kanavaista kantoaaltojärjestelmää.

Uusia selektoripuhelimia asennettiin rataosille Seinäjoki—Vaasa ja Seinäjoki—Ylivieska sekä ratavartijoille Helsinki—Riihimäki—Lahti. Lisäksi asennettiin selektoripuhelimet Helsingin satamaradalle. Näihin selektoripuhelinjaksoihin tuli yhteensä 72 liityntää. Selektoripuhelinliityntöjen lukumäärä oli vuoden lopussa 598. Selektoripuhelinjärjestelmän käsikäyttöisiä johdonottajia asennettiin rataosille Riihimäki—Haapamäki ja Kouvola—Pieksämäki, yhteensä 40 kpl. Lisäksi asennettiin selektoripuhelinjärjestelmän puoliatomaattiset johdonottajat Riihimäelle, Kouvolaan ja Pieksämäelle ja automaattinen puherekisterilaitte Riihimäen vaununjakajalle.

Selektorijärjestelmällä automatisoitiin vuoden aikana 429 km asemienvälistä kaksoisjohtoa. Vuoden lopussa selektoripuhelinjohtojen yhteispituus oli 3 769 km.

Uusia keskusaikakellojärjestelmiä asennettiin kahdelle liikennepaikalle ja ristikytkintelineitä puhelinkeskuksien yhteyteen 2 kpl sekä murtosuojalaitteita kolmelle liikennepaikalle. Rautateiden toimista hankittiin tai lunastettiin yleisiin keskuksiin liittyviä puhelinyhteyksiä 62 kpl.

Kaukopuhelinverkon automatisointia varten on siirretty 7 Tampereelle ja 4 Kouvolaan päätyvää kaukojohtoa automaattiseen liikenteeseen, joten 22 päätettä on asennettu paikoilleen. Näistä 9

yhteyttä toimii kantoaalto- ja loput fysikaalisina yhteyksinä. Vuoden aikana automaattiseen kaukoliikenteeseen liitetyt uudet keskuksat ovat Turku ja Pori.

Puherekisterien käyttö junanlähetysohjeiden tallettamiseksi alettiin tänä vuonna ensimmäisten koekappaleiden ollessa Oulunkylässä ja Kaukalahdessa.

Uusi kovaäänisjärjestelmä otettiin käyttöön yhdellä ratapihalla. Kymmenellä asemalla laajennettiin ja osittain uusittiin entisiä järjestelmiä. Vuoden 1955 lopussa oli käytössä 46 kovaäänisjärjestelmää, näistä kuusi suurehkoa kauko-ohjattavaa järjestelmää. Näissä oli käytössä yhteensä 59 vahvistinta ja 438 kovaäänistä.

Yhdeksäntoista yhteisantennijärjestelmää huollettiin ja tarkastettiin.

Uusi junanlähetysohjeus saatiin vuoden lopussa käyttöön Tampereelle. Kysymyksessä on CB-järjestelmä, ja samassa välitysohjeessa on kaikki junanlähettäjän tarvitsemat viestiyhteydet.

Vahvavirta-asennustyöt: Linjakorjaustyökunnat pystyttivät 952 ja siirsivät 124 kyllästettyä vahvavirtapylväästä. Vuoden kuluessa rakennettiin itsetoimisia valo- ja äänivaroituslaitoksia 3:lle taseoristeykselle. Suurehkoja turvalaitteiden uutisrakennustöitä suoritettiin 3:lla ja pienehköä 8:lla eri liikennepaikalla. Näistä mainittakoon erikoisesti Vuolingen releasetinlaitte. Turvalaitteiden täydennys- ja muutostöitä suoritettiin 7:llä eri liikennepaikalla. Valmistuneitten ja käyttöön otettujen turvalaitoksien lisäksi on suuria kaapelioimistöitä suoritettu 6:lla eri liikennepaikalla linjasuojastus- tai releasetinlaitteiden rakentamista varten (mm Pasila—Oulunkylä). Turvalaitteiden yhteydessä rakennettiin 169 johdinkilometriä kirkasjohtoa ja laskettiin 11 km (152 johdinkilometriä) maakaapelia.

Sähkökonepajassa tehtiin 85 630 työtuntia. Työntekijöiden keskimääräinen luku oli 38 ja valmistusarvo oli 24 853 236: —. Suurin osa sähkökonepajan toiminnasta oli korjaustyötä. Korjatuista tai tarkistetuista laitteista mainittakoon: 4 lennätinkonetta, 50 puhelinkestusta, 428 puhelinakonetta, 107 selektori- ja kaukovalintapäättettä, 227 selektoriavalitsijaa ja -laitetta, 2 853 erilaista puhelimen osaa, 145 erilaista heikkovirtalaitetta, 442 erilaista vahvavirtalaitetta, 65 tasasuuntajaa, 155 sähkömoottoria ja sähköporakonetta, 88 radiota ja vahvistinta, 51 radiolaitteen osaa, 28 kantoaaltoalaitetta, 902 painemittaria, 110 tulistus- ja nopeusmittaria, 637 leimasinta, 21 kelloa, 23 kirjoitus- ja laskukonetta, 46 yleismittaria, 152 käsiopastelyhtyä, 123 lippuleimasinta ja lyijykepihtä, 366 erilaista työkalua, 11 pylväsnosturia, 9 resinaa ja 837 sekalaista tarve-esinettä. Lipunmyyntikoneitten huoltoja suoritettiin useilla asemilla.

Uusista valmisteista mainittakoon: 1 lippuliuskon puhdistuspöytä, 2 järjestelypastimen ohjauspöytä, 1 junanlähettäjän keskus (Tpe), 1 junanlähettäjän pulpetti, ilmaisin- ja ohjauslaitteineen (Hki), 66 tasasuuntajaa, 6 numero-lampputaulua kiitojunia varten, 1 relenapavaihtaja, 4 kaukovalinnan kokeilupäättettä, 119 erilaista työkalua, 195 kaapelinsuojarautaa, 108 teräskaappia ja suojakoteloa, 40 kytkentätili-

nettä, 1 000 tarkastuslukkoa, 343 erilaista huonekalua ja laatikkoa, 2 153 harusrimaa, 254 teräsortta, 120 maajohtotankoa, 10 vaununvalaistuskalaa, 1 589 erilaista kiinnitintä ja kannatinta, 6 492 erilaista heikko- ja vahvavirtalaitteen osaa. Risteilyanomusten perusteella annettiin risteilylupa 221 vahvavirtajohdolle ja 172 heikko-

virtajohdolle ja -asetelmalle. Lisäksi myönnettiin 94 lupaa sähköasetelmille. Koti- ja virkapuhelimia myönnettiin yhteensä 101.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 62 ja ratainsinöörien toimesta 172. Vahva- ja heikkovirtalaitteiden asennustarkastuksia suoritettiin yhteensä 142.

V. VARASTOT JA HANKINNAT SEKÄ STANDARDISOIMINEN.

Varasto-osaston organisatiossa on toteutettu osa tehdyistä suunnitelmista.

Polttoaineiden ja puutavaroiden hoito ja valvonta on erotettu varastojaksojen tehtävistä ja sitä varten perustettu koko maan käsittävä polttoaine- ja puutavaravarasto, joka on Helsingissä. Tämän järjestelyn yhteydessä on myös puutavarakirjanpitäjien hoitopiirit järjestetty uudelleen, jolloin lukumäärä pieneni kymmeneksi.

Valtionrautateiden jaksojaon uudistuksen yhteydessä on Vaasassa toiminut kolmas varastojakso lakkautettu ja sen tehtävät jaettu Turun ja Oulun varastoille. Samalla kertaa on myöskin varastojaksojen numerointi muutettu siten, että Hyvinkään varasto ja Hyvinkään asema muodostavat toisen varastojakson. Entinen toinen varastojakso on nyt kolmas. Pasilan varaston nimi on samassa yhteydessä muutettu Helsingin varastoksi.

Varastot.

Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1955 7 492 868 600 markkaa, jakautuen eri varastojen kesken seuraavasti: Helsinki 2 238 686 100, Turku 1 467 664 300, Vaasa 803 584 500, Oulu 350 322 100, Kuopio 2 157 556 300 ja Hyvinkää 475 055 300 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 10 297 597 600 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 442 207 100 markan arvosta.

Hankinnat.

Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1955 6 914 853 300 markan arvosta.

Varastoja laskutettiin v. 1955 seuraavista määristä ulkomailta tuotettuja tavaroita:

	Tonnina	Arvo
Kivihiiliä ja koksia	453 061.3	2 367 688 433 mk
Pyörärenkaita ...	22	3 535 788 »
Öljyä	3 989	58 256 012 »
Rautaa ja terästä	841	36 074 576 »
Teräslevyjä	593	24 051 554 »
Sekalaisia tarveaineita	—	290 450 513 »
Yhteensä		2 780 026 876 mk

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1955 vastaanottaneet 1 503 988.8 m³ halkoja, joiden

yhteinen hinta oli 1 914 556 229 mk, eli keskimäärin 1 272:98 m³:ltä. Nämä polttopuut on hankkinut Valtionrautateiden Polttoainetoimisto (Vapo).

Alempana mainitun VR Konnunsuon polttoturvevalmistamon tuotannon lisäksi on yksityisiltä ostettu 46 938.9 tonnia polttoturvetta, joiden hinta oli 165 194 970 mk.

Vapolta on ostettu 834 729 kpl ratapölkkyjä, hinta 619 757 948 mk, 20 799 kpl vaihderatapölkkyjä, hinta 21 061 441 mk, 856 jm hirsia, hinta 209 688 mk, 9 229 kpl johtopylväitä, hinta 18 156 410 mk, 29 283 kpl avovaununpylväitä, hinta 5 661 560 mk, 9 886 kpl aidanpylväitä, hinta 905 910 mk, 150 908 std sahatavaraa, hinta 5 942 599 mk sekä VR Hankasalmen sahalle 928 040.11 j³ tukkeja, hinta 143 198 221 mk, 6 247 kpl ratapölkkyaiheita, hinta 3 953 370 mk ja vaihderatapölkkyaiheita 1 200 kpl, hinta 1 144 720 mk.

Polttoainehuoltotoiminta.

V. 1955 on valtionrautateilla kulutettu:

	kokonaiskulutus	Veturien kulutusosuus
Halkoja	1 618 732 m ³	1 381 474 m ³
Polttoturvetta ..	513 152 dt	467 162 dt
Kivihiiliä	3 910 769 »	3 788 707 »

Sen lisäksi on rautatieläisille myyty v. 1955 halkoja 100 831 m³.

Polttoöljyä (poltto/kaasuölj.) on v. 1955 aikana käytetty kaikkiaan n. 6 269 345 kg. Tästä määrästä on veturien ja moottorivaunujen käyttämä osuus yhteensä 4 312 342 kg.

Lämmitys- ja valimokoksia hankittiin yhteensä 591 135 kg, josta erästä lämmitykseen käytettiin n. 315 520 kg.

Allamainittujen polttoaineiden varastoimis- ja käsittelykustannukset (kuormaus-, purkaus-, pinnoamis-, sahaus ja vetureilleantokustannukset y. m. käsittely) olivat seuraavat:

Halkotöistä kustannuksia ...	285 684 034 mk
Polttoturvetöistä »	22 937 434 »
Kivihiilitöistä »	142 296 973 »
Yhteensä	450 918 441 mk

Polttoainekentillä oli:
vuoden 1955 alussa 961 työntek. ja 70 työnjoht.
» » lopussa 968 » » 68 »

Polttoainetarastaluiden kunnostamista ja raiteistojärjestelyjä on suoritettu sekä antolaitureita korjattu v. 1955 seuraavasti:

Kenttiä kunnostettu Riihimäellä, Turussa, Haapamäellä, Parkanossa, Seinäjoella, Oulussa ja Joensuussa.

Raiteenmuutostöitä suoritettu Seinäjoella, Turussa, Oulussa, Joensuussa ja Nurmeksessa.

Antolaitureita korjattu ja osaksi uudelleen rakennettu Haapamäellä, Jyväskylässä, Syrjässä ja Kontiomäellä.

Pienehköjä varasto- ja huoltorakennuksia sekä työkonelavajia on rakennettu Porissa, Pasilassa, Toijalassa, Pieksämäellä ja Haapamäellä.

Haapamäen polttoainetaraston työpajalle on edelleenkin valmistettu uusia ja korjattu vanhoja mittavaunuja laatikkomittavaunuiksi viistosahauskäyttöä varten.

Työskentelyn rationalisoimiseksi on hankittu ja asetettu käyttöön uusia kuormauskoneita: Ouluun, Seinäjoelle ja Haapamäellä 2 sekä Kemiin, Vaalaan, Poriin, Toijalaan, Turkuun, Iisalmelle ja Riihimäelle 1 hihnankuljetin kunnekin; »Teräsmies» kauhakone Tampereelle sekä Ouluun, Tampereelle ja Haapamäelle yksi traktori kuhunkin.

Varoja on ollut käytettävissä v. 1955 menotarkistuksessa polttoainetarastaluiden, raiteistotöiden ja antolaitteiden varten 5 mmk, pienehköjä varasto- ja huoltorakennuksia varten 8 mmk sekä uudistusrakentamisen varoja 30 mmk.

Hankasalmen saha:

Sahalaitosta on kunnostettu. Työkonelaitos on sahalla pysynyt entisen suuruisena.

Saha on käynyt yhdessä työvuorossa. Vuosilomien takia oli sahaus pysähdyksissä 1/8—31/8 1955 välisenä aikana.

Raaka-ainetta on hankittu ja on vuoden aikana vastaanotettu:

Sahatukkeja	937 080.78 j ³
Rata- ja vaihdelpölkkyaiheita	
7 493 kpl	29 245.18 »
Edelliseltä vuodelta tukkisäästö	51 150.64 »
	<u>1 017 476.60 j³</u>

Sahattu tukkimäärä oli vuoden aikana 948 596 j³. Sahan tuotanto oli seuraava:

Pitkää sahatavaraa	3 584 std
Pientavaraa	132 »

Rata- ja vaihdelpölkkyjä	
Johtopylväitä	
Aidapylväitä	
Pylväitä, avovaunun	
Hirsiä	
Sahatavaraa	

Rata- ja vaihdelpölkkyjä 7 493 kpl	168.7 »
Avovaununpylväitä	4.2 »
Pylväsorsia	37.1 »
Kuormalavoja 16 855 »	236.8 »
Röylätavaraa	230.6 »

Edellisen lisäksi:

Polttohaketta	16 140 m ³
Rimoja	350 »

Työntekijäin lukumäärä sahalla oli keskimäärin 110 eli 8 työläistä vähemmän kuin edellisenä vuotena.

Tuotantokomitea, johon kuului 3 työnantajan, 2 toimihenkilöiden ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoontui vuoden kuluessa 4 kertaa.

Konnunsuon polttoturvevalmistamo:

Vuosi 1955 oli polttoturvevalmistamon 16. toimintavuosi.

Vuoden aikana rakennettiin polttoturvevalmistamon yhteyteen toinen briketöimislaitos polttobriketin valmistusta varten, joka aloitti toimintansa lokakuussa.

Polttoturvevalmistamon tuotanto oli seuraava:

	Poltto- turve ton	Briketti ton	Turve- pehku paalia
Varasto 1. 1. 1955	15 789	45	—
Valmistettu v. 1955 ...	12 441	3 386	1 454
Yhteensä	28 230	3 386	1 454
Lähetetty v. 1955	10 052	3 331	1 454
Varasto 31. 12. 1955 ..	18 178	100	—

Polttoturpeen omakustannushinta oli vuonna 1955 2 772.00 mk/ton.

Työntekijäin lukumäärä oli suurimmillaan kesäkuussa 227 ja pienimmillään helmikuussa 35 henkeä.

Tuotantokomitea, johon kuului 3 työnantajan, 2 toimihenkilöiden ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoontui vuoden kuluessa 4 kertaa.

Kyllästyslaitokset:

Puutavaroiden kyllästyslaitoksia oli v. 1955 toiminnassa kaksi, Mikkelissä ja Somerharjun pysäkillä. Haapamäelle tulevaa kolmatta kyllästyslaitosta varten on suoritettu tarvittavia rata- ja rakennusten perustöitä. Laitokset työskentelevät yleensä kahdessa työvuorossa ja suuren kyllästystarpeen vuoksi Mikkelin kyllästyslaitos osaksi myös kolmessa työvuorossa. Työntekijöitä oli kummassakin laitoksessa keskimäärin 28 miestä.

Vuoden aikana lähetettiin kyllästettyä puutavaraa seuraavat määrät:

Mikkeli	Somerharju	Yhteensä
177 400 kpl	219 944 kpl	397 344 kpl
4 613 »	4 782 »	9 395 »
5 744 »	4 937 »	10 681 »
45 006 »	15 606 »	60 612 »
—	652 m	652 m
1 971 k-m ³	440 k-m ³	2 411 k-m ³

Kyllästysöljyä käytettiin 1 726 620 kg
1 742 172 kg 3 468 792 kg Kolho Oy:n kanssa
tehtiin kyllästysopimus viideksi vuodeksi. Toi-
minta alkoi toukokuussa ja vuoden loppuun men-
nessä kyllästettiin rata- ja vaihdepölkkyjä 98 032
kpl sekä sahatavaraa 34 m³. Puutavaran kylläs-
täminen on tullut maksamaan keskimäärin 2 138
mk kiintokuutiometriltä.

Tavara- ja ainetutkimukset.

Vuonna 1955 tutkittiin rautatiehallituksen han-
kintatoimiston laboratoriossa 1 450 erilaista näy-
tettä, jakautuen seuraaviin ryhmiin:

Metalleja:

rautaa ja teräksiä	196 kpl	
kuparia ja punametalleja	4 »	
valkometalleja	283 »	
sekalaisia	17 »	500 kpl

Voiteluöljyjä ja rasvoja:

synterööljyjä	49 kpl	
kone- ja vaunuöljyjä	44 »	
sekalaisia	15 »	108 kpl

Juoksevia polttoaineita:

bensiiniä	1 kpl	
kaasuöljyjä	90 »	
polttoöljyjä	— »	91 kpl

Kiinteitä polttoaineita:

koksia	— kpl	
kivihiliä	158 »	
turpeita	106 »	264 kpl

Maalaustarpeita:

kuivia värejä	61 kpl	
öljy- ja lakkavärejä	78 »	
(lakka) vernissoja	29 »	
täpättiä	2 »	170 kpl

Suojelu- ja kyllästysaineita:

bituumeja	1 kpl	
kyllästysöljyjä	9 »	
tervaa	— »	10 kpl

Puhdistusaineita:	15 kpl
Liima-aineita:	23 »
Kankaita ja lankoja	96 »
Nahkaa, paperia:	24 »
Kumituotteita:	17 »
Juoma- ja kattilavesiä:	69 »
Sekalaisia aineita:	41 »
Liikatavaraa:	22 »

yhteensä 1 450 kpl

Standardisoiminen.

Standardisointikohteina ovat olleet pääasialli-
sesti aineet ja ruuvit, konepajojen työkalut sekä
radan päällysrakenne. Lisäksi standardisoimis-
lautakunta on päättänyt laajentaa standardisoi-
mispropagandaa.

Uusia standardeja hyväksytty	25 kpl
Standardiehdotuksia lähetettiin ar- vosteltavaksi	40 »
Uusia standardilehtiä jaettu jakelu- suunnitelman mukaan	9 651 »
Tilausten perusteella lähetetty stan- dardilehtiä n.	8 000 »

Kokouksia ja keskustelutilaisuuksia	
Standardisoimislautakunta	2 kpl
Standardisoimislautakunnan työjaosto	3 »
Maalaustoimikunta	2 »
Vaunupuutavaran standardisoimistoimi- kunta	2 »
Ratatoimikunta	9 »
Konepajatoimikunta	2 »
Esitelmä- ja keskustelutilaisuuksia	3 »

VI. LIIKENNE.

Yleiset liikennemääräykset. Toimintavuoden ai-
kana tehtiin huhtikuun 26 päivänä 1929 annet-
tuun valtionrautateiden Liikennesääntöön eräitä
muutoksia. Sanotun säännön II. liitteen 5. luvun
25 §:ään lisättiin uusi lisämääräys ja I. liitteen
4. luvun 2. lisämääräystä muutettiin. Lisäksi
muutettiin säännön 25 §:n 2. lisämääräystä.
Junaturvallisuuksisäännön 19 §:n 5. ja 7. kohtia,
124 §:n 1. kohdan muistutusta ja säännön liitettä
14 muutettiin niinikään sekä 61 §:n 1. kohtaan
lisättiin uusi muistutus. Kertomusvuoden aikana
julkaistu lisälehti n:o 1 sisälsi sekä eräitä jo aikai-
semmin tiedoitettuja että myöskin uusia muu-
toksia. Asema- ja junapalvelussäännön 26 §:n
1. kohtaa muutettiin niinikään toimintavuonna.

Liikennepaikat. Kuluneen vuoden aikana teh-
tiin itsenäisten liikennepaikkojen suhteen, niillä
esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta joh-
tuvina, seuraavat muutokset:

Lempäälän 3. luokan asema alennettiin 4. luo-
kan asemaksi ja Iin, Luumäen ja Kiukaisten 4.
luokan asemat 5. luokan asemiksi. Kokemäen
4. luokan asema alennettiin pysäkeiksi sekä Loh-
jan kauppalan 4. luokan asema laiturivaihteeksi.

Sääksjärven, Ojakkalan, Inkoon, Liedon ja
Kuurilan 5. luokan asemat alennettiin pysäkeiksi,
Kuusan, Kovjoen ja Kulennoisten 5. luokan
asemat laiturivaihteiksi sekä Pääskylahden 5.
luokan asema linjatoimistoksi.

Vuolingon pysäkki alennettiin laiturivaihteeksi
ja Halikon pysäkki seisakevaihteeksi.

Harjavallan 4. luokan asema korotettiin 3. luokan asemaksi. Jämsänkosken ja Vuokatin 5. luokan asemat ja Niiralan pysäkki 4. luokan asemiksi sekä Uusi-Värtsilän, Valtimon ja Sysmäjärven pysäkit 5. luokan asemiksi. Saarijärven ja Parantalan vaihteet korotettiin linjatoimistoiksi.

Tyrvään aseman nimi muutettiin Vammalaksi ja Koululahden laiturin nimi nimeksi Savonlinna-Kauppatori. Rakenteilla olevan Kontiomäki-Taivalkoski radan rataosa Laaja—Pesiökylä luovutettiin yleiselle liikenteelle syyskuun 16 päivästä ja rataosa Pesiökylä—Ämmänsaari joulukuun 1 päivästä lukien.

Aikataulut. Aikataulu 121 oli kertomusvuonna voimassa toukokuun 31 päivään saakka. Tammi-kuun 3 päivänä poistettiin Toijalan—Valkeakosken väliltä suurin osa henkilöjunista ja ne korvattiin linja-autoilla. Maaliskuun 1 päivänä näitä junia vähennettiin edelleen, niin että vain kolme junaparia jätettiin kulkuun.

Aikataulu 122 astui voimaan kesäkuun 1 päivänä 1955. Siinä muutettiin Helsingin—Kuopion kiitojuna MK 79/MK 70 jokapäiväiseksi. Junapari P 357/P 358 Turun sataman—Tampereen välillä kulki kesäaikana Haapamäelle saakka yhtyen Haapamäen—Jyväskylän juniin H 933/H 934. Junat P71/P 72 muutettiin pikajuniksi Iisalmen—Kajaanin välillä ja juna P 5 pikajunaksi kesäajaksi Kouvolan—Imatran välillä. Helsingin—Moskovan yhteys muutettiin siten, että vaunut kuljetettiin junilla P 75/H 15 ja H 706/P 76. Joensuuhun perustettiin kiskoautokeskus, johon aikataulukauden alussa sijoitettiin 8 kiskoautoa. Joensuun—Kontiomäen välillä korvattiin yksi junavuoro ja lisättiin kaksi junavuoroa kiskoautoilla; Joensuun—Niiralan välillä lisättiin kaksi kiskoautovuoroa ja kaksi junavuoroa korvattiin kiskoautoilla. Joensuun—Pieksämäen välillä kaksi junavuoroa korvattiin kiskoautovuoroilla.

Syksyn kuluessa sijoitettiin Seinäjoelle kymmenen kiskoautoa. Joulukuun 1 päivänä muutettiin eräitä aikatauluja rataosilla Seinäjoki—Kristiinankaupunki ja Seinäjoki—Haapamäki.

Joulukuun 1 päivänä jatkettiin kiskoauto- ja moottorivaunun yhteydet Laajasta edelleen Ämmänsaareen.

Linja-autovuoroiksi muutettiin syyskuun 1 päivänä junapari H 240/H 239 Toijala—Hämeenlinna—Toijala; joulukuun 1 päivänä Turun—Naantalien henkilöliikenne työläis- ja koululaisvuoroja lukuunottamatta ja samana päivänä junapari H 704/H 705 Imatran—Kouvolan välillä.

Kiitotavarajuna TK 57 muutettiin 1. 6. alkaen nopeakulkuseksi myös Haapamäen—Seinäjoen välillä.

Junapari 77/78 muutettiin aikataulukauden alussa nopeakulkuseksi kiitotavarajunaksi Helsingin—Kouvolan välillä.

Kaukotavarajunia lisättiin yhdellä parilla Riihimäen—Oulun välillä. Turun—Tampereen välillä kulkevat tavarajunat järjestettiin siten, että veturien vaihtoa ei suoritettu Toijalassa.

Tavaraliikenne. Tavaraliikenne jatkui koko vuoden erittäin vilkkaana. Koko vuoden vaunutarve oli 2 148 215 vaunua, josta kyettiin tyydyttämään 1 867 015 vaunua eli 86.8 %. Eri liikennejaksoissa kyettiin vaunutarve tyydyttämään seuraavasti:

1 lj. 85 %; 2 lj. 91 %; 3 lj. 83 %; 4 lj. 95 %; 5 lj. 87 %; 6 lj. 95 %; 7 lj. 93 %; 8 lj. 70 %; 9 lj. 79 %.

Kun vaunutarvetta osoittava luku koostuu päivittäisten vaunutilausten yhteismäärästä, jolloin tähän lukuun sisältyy osa sellaisiakin tilauksia, jotka esiintyvät useampia kertoja ja kun tilauksia pulan aikana melkoisesti liioitellaan, voidaan laskea, että kokonaistarpeesta on tyydytetty runsaasti 90 %.

Päivittäin kuormattiin keskimäärin 5 115 vaunua (v. 1954 4 870 vaunua).

Kuormaukset jakautuivat eri tavaralajeittain seuraavasti:

Kappaletavara	22.4 %	(v. 1954 23.8 %)
Sotilastavara	0.5 %	(» 0.6 %)
SNT-Liittoon	2.7 %	(» 3.3 %)
Vientitavara	20.1 %	(» 18.0 %)
Tuontitavara	11.6 %	(» 10.3 %)
Elintarvikkeet	3.1 %	(» 3.4 %)
Halot	1.9 %	(» 2.3 %)
VR tavara	5.1 %	(» 5.0 %)
Teollisuuden raaka- ja polttoaineet ..	18.8 %	(» 19.1 %)
Teollisuustuotteet ..	11.3 %	(» 11.7 %)
Muut	2.5 %	(» 2.5 %)

Kertomusvuoden aikana on kokojunakuljetuksia melkoisesti lisätty, jolla toimenpiteellä kuljetustehoa on voitu kohottaa. Mm. suoritettiin Pohjois-Suomessa melko suuri tukkikuljetus, joka käsitti kolme junaa päivässä varsin nopealla kiertoajalla. Tukkin kuljetusta varten saatiin 250 kpl uusimallisilla, ns. pankkopylväillä varustettua vaunua, joiden pylväsrakenne osoittautui käytännölliseksi syystä, että yläpylväs ei pääse purkamisen yhteydessä irtomaahan, kuten on laita mm. Hk-vaunuissa. Tukki-vaunusto oli koko vuoden liikenteessä.

Toimintavuoden aikana hankittiin myös 5 kpl »Pino-Peto» merkkistä pinotavaran kuormausvälinettä, jotka ovat olleet jatkuvasti käytössä.

Kertomusvuoden aikana muutettiin osa hylättäväksi määräytyistä tavaravaunuista ns. paikallisliikennevaunuiksi, jolla toimenpiteellä voitiin irroittaa yleiseen liikenteeseen kelpaavaa vaunustoa paikallista laatua olevasta liikenteestä. Lämmin- ja jäähdytysvaunuista muutettiin 75 uudempimallista vaunua sellaisiksi, että ne soveltuvat tavarankoneelliseen käsittelyyn.

Vaihtopalvelu. Vaihtopalvelutunteja kertyi toimintavuonna päivittäin 2 643 arkipäivätuntia ja 1 503 pyhäpäivätuntia (v. 1954 vastaavat luvut 2 445 ja 1 339) ja yhteensä vuoden aikana 866 133 tuntia. Vaihtopalvelutunnit ovat pysyneet samassa suhteessa kuormattujen vaunujen lukumäärään kuin edellisenäkin vuonna. Vaihtotyö-

kustannukset muodostuvat vuosittain kovin korkeiksi, joka johtuu paitsi järjestelyratapihojemme rajoittuneisuudesta hoitaa vilkkaaksi käynnyttä liikennettä myös heikkotehoisista vaihtoveturista. Järjestelyjunatunteja kertyi kertomusvuonna yhteensä 363 686, jotka niinkään aiheuttavat melkoiset kustannukset. Järjestelyjunien kulkua on toimintavuoden aikana tutkittu ja ryhdytty toimenpiteisiin ajotuntien vähentämiseksi. Samanaikaisesti on tilattu suurempien maaseutuasemien vaihtotöiden suorittamista varten 10 kpl raidetraktoreita, jotka edistävät vauvon käyttööä sekä vähentävät matkatunteja. Näitä järjestelytoimenpiteitä jatketaan.

Kappaletavaraliikenne on toimintavuoden aikana lisääntynyt n. 10 % ollen lähetetyn kappale-tavaran kokonaismäärä 1 084 228 ton (v. 1954 987 978 ton). Kuljetus on sujunut suurin piirtein suunnitelmien mukaisesti eikä ruuhkautumisia ole esiintynyt. Siirtokuormauskäsitely on edelleenkin aluevauujen käytäntöönnoton johdosta pienentynyt.

Koneellisia käsittelyvälineitä on toimintavuoden aikana hankittu lisää 25 haarukkatrukkia, 86 haarukkavaunua ja 15 500 kuormalavaa. Toimintavuoden päättyessä oli käytettävissä 74 haarukkatrukkia, 375 haarukkavaunua, 477 häkki-vauunua, 2 900 metallilavaa ja 45 000 avolavaa. Mainittakoon, että asiakkaille vuokrattujen lavojen lukumäärä oli vuoden vaihteessa 12 500 (edellisenä vuonna 2 945). Tämä osoittaa lavojen käytön melkoisesti lisääntyneen, johon on järjestelmällisesti pyritty.

Itäinen yhdysliikenne. Suomen ja Neuvostoliiton keskeiseen kauppavaihtoon kuuluvat rautatiekuljetukset ovat kertomusvuonna jonkun verran vähentyneet edelliseen vuoteen verrattuna.

Vientikuljetukset käsittivät kertomusvuonna 50 003 vaunukuormaa (vuonna 1954 58 595 vk). Vuonna 1954 Suomesta Unkariin alkaneet kauppatavaratoimitukset lisääntyivät sitä vastoin v. 1955 aikana huomattavasti, käsittäen 7 435 vaunukuormaa, pääasiassa paperia ja kaivospuuta, ratapölkkyjä ym.

Suomen vientikuljetuksissa Neuvostoliittoon v. 1955 ei eri tavarajien kohdalla vaunukuormittain laskien tapahtunut huomattavia muutoksia. Vähennykset koskivat eri tavaralaatuja melko tasaisesti.

Tuontikuljetukset olivat vuonna 1955 39 943 vaunukuormaa (v. 1954 40 329 vk). SNTL:n vaunuja oli kertomusvuonna Suomessa 1 651 kpl keskimäärin päivää kohti (vuonna 1954 1 334 kpl) ja suomalaisia vaunuja SNTL-liitossa samana aikana 172 kpl keskimäärin päivässä (vuonna 1954 272 kpl). SNTL:n vaunujen käyttö itäisessä yhdysliikenteessä on siis huomattavasti kasvanut edelliseen vuoteen verrattuna, samalla kun suomalaisten vaunujen käyttö on vastaavasti vähentynyt.

Liikenneosaston harjoittama autoliikenne. Kuljetustehtävien määrä on liikenneosaston harjoittaman autoliikenteen takia kaikissa toimintamuodoissa ollut kertomusvuoden aikana jatku-

vasti kasvusuunnassa. Tätä liikenteellistä kehitystä on kuitenkin huomattavasti rajoittanut — kuten edellisenä vuotenakin — autokaluston riittämättömyys, jonka vaikutuksia on ollut pakko pyrkiä lieventämään muun muassa vuokraamalla yksityisautoja suorittamaan kotiinkuljetustehtäviä. Toimintakohteiden piirissä toteutetut muutokset ja laajennustoimenpiteet ovat edellä mainituista syistä supistuneet suhteellisen vähiin. Henkilöjunaliikennettä korvaavia linja-autovuoroja järjestettiin linjoilla Toijala—Valkeakoski ja Toijala—Hämeenlinna, jota paitsi linjalla Linnainen—Toijala—Valkeakoski—Sääksmäki aloitettiin liikenne pyhäpäivävuoroin kirkkoväen kuljettamiseksi. Henkilölinjoja on nyt kaikkiaan 6 ja niiden yhteinen pituus 168 kilometriä. Tavaralinjojen lukumäärä sitä vastoin väheni kahdella Äänekosken—Saarijärven linjan lakkauttamisen sekä Lahti—Joutsa ja Heinola—Sysmä—Hartola linjojen yhdistämisen johdosta, käsittäen nyt kaikkiaan 18 tavaralinjaa, joiden yhteinen pituus on 2 765 kilometriä. Kappaletavaran jakelulinjojen osalta peruutettiin liikennöiminen Haapamäen—Kolhon ja Korkeakosken—Lylyn väliltä, joitten sijaan samalla aloitettiin liikenne Vilppulasta käsin Kolhoon ja Suinulasta Siitamaan. Myös Kouvolan—Vuohijärven välille avattiin uusi jakelulinja. Näiden lisäksi kuljetettiin kiito- ja rahtikappale-tavaraa nopeuttamistarkoituksessa Turun—Riihimäen ja Turun—Rauman—Porin väleillä yöaikaisin vuoroin. Mainitut muutokset huomioonottaen liikennöidään liikenneosaston toimesta nykyisin 34 varsinaista jakelulinjaa, joiden linjapituus on yhteensä 2 161 kilometriä. Kun Vammalassa ja Saarijärvellä aloitettiin kertomusvuoden aikana keskitetty kotinkuljetustoiminta, nousi kotinkuljetuspaikkojen lukumäärä siten 38:aan.

Kaikki eri toimintamuodot huomioonottaen kertyi autoille yhteensä 6.68 milj. ajokilometriä ja kuljetetut matkustaja- ja tavaramäärät nousivat kaikkiaan 824 000 matkustajaan ja 571 000 tonniin, joista saatiin kokonaistuloja 484 milj. markkaa. Vastaavat käyttömenot olivat 373 milj. markkaa.

Kertomusvuoden aikana hankittiin uutta autokalustoa seuraavasti: 2 henkilö-, 4 linja- ja 56 kuorma-autoa. Koko tämä hankinta koitui kaluston lisäykseksi, koska yhtään autoa ei voitu myydä kireän kuljetustilanteen takia, vaikka osa vanhemmasta kalustosta olisi pitänyt epätaloudellisena poistaa käytöstä. Autojaoston valvonassa tapahtuvan huolto- ja korjaustoiminnan alaisuuteen kuuluvaan kalustoon sisältyi täten vuoden lopussa kaikkiaan 9 henkilö-, 16 linja- ja 357 kuorma-autoa, 35 puoliperävaunua, 21 varsinaista perävaunua, 40 vaihtokoria, 80 trukkia, 48 laituritraktoria, 3 kiramaa ja 5 pinotavaran kuljetinta.

Hallinnollista järjestelyä koskevista muutoksista mainittakoon, että kertomusvuoden alusta lukien siirrettiin autojen kunnossapitoa koskevien laskujen maksamääräminen ja siitä aiheutuva kirjanpito liikennejaksoilta autojaoston tehtäväksi. Lisäksi autojaostoon perustettiin samalla autokorjaamoiden varaosa-, tarvike- ja tarveainekäteisvarastoja koskeva täydellinen tarkkailu- ja keskuskortisto.

Tavaran katoaminen ja vahingoittuminen.

Puuttuva tavara. Eri liikennepaikoilta saapui toimintavuoden aikana 8 576 ilmoitusta kuljetettavaksi jätetyn tavaran puuttumisista. Edellisen vuoden vastaava luku oli 5 640. Puuttumisista selvitetiin 5 402 eli noin 63 %. Edellisenä vuonna oli selviämisprosentti 64.

Vahingoittunut tavara. Kuljetettavaksi jätetyn tavaran vahingoittumisilmoituksia saapui toimintavuoden aikana 15 075. Edellisen vuoden vastaava luku oli 11 247.

Viivästyneet kuljetukset. Rautatiekuljetuksen aikana sattuneista epäsäännöllisyyksistä saapui tiedustelujaostolle 781 ilmoitusta, edellisen vuoden vastaavan luvun oltua 620.

Varkaudet. Anastuksiksi todettujen tapausten lukumäärä oli vuoden aikana 189, edellisen vuoden vastaavan luvun oltua 205. Tapauksista on selvitetty 37 eli 20 %.

Perimätön tavara. Toimintavuoden aikana pidettiin Helsingissä 9 huutokauppaa, joissa myyntierä oli yhteensä 2 937. Edellisen vuoden vastaavat luvut olivat 10 ja 3 305. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanlaatuisten tavaroitten myyntejä 752 kertaa, edellisen vuoden vastaavan luvun oltua 421.

Korvausanomukset. Lähetysten katoamisista, vahingoittumisista, viivästymisistä ym. haitoista johtuneita korvausanomuksia käsiteltiin toimintavuoden aikana 2 439. Edellisen vuoden vastaava luku oli 1 653. Anomuksista hyväksyttiin 1 713 eli 70 %, edellisen vuoden vastaavan prosenttiluvun oltua 75.

Suoritetut korvaukset. Korvaukset jakaantuivat korvausmäärien mukaan jaoitteluina seuraavasti: Katoamiset, anastukset mukaanluettuina 35 %, vahingoittumiset 39 %, kastumiset 6 % ja junavauriot 20 %. Maksettujen korvausten kokonaismäärä oli 16 965 838 markkaa, edellisen vuoden vastaavan luvun oltua 21 184 286 markkaa.

VII. TARIFFIT.

Valtionrautateiden *tariffisääntöön* ei asetuk-
sella ole kuluneen vuoden aikana tehty muutok-
sia. Rautatiehallituksen määrättävien maksujen
osalta sensijaan on tehty pari merkittävää muu-
tosta. Toinen koski ns. palautustariffin lakkautta-
mistä ja toinen paikallisliikennetariffeja. Palautus-
tariffia koskevat määräykset ovat valtionrauta-
teiden tariffisääntöön 43 §:ssä. Sen mukaan las-
kettiin rautatiekuljetukseen käytettyjen tyhjien
päälysten rahat aikaisemmin alimman vaunu-
kuormaluokan 10 mukaan vajaapainomaksutta.
Joulukuun alusta lukien määrättiin tällaiset pää-
lykset rahdittamaan normaalitariffin mukaan.
Muutoksen tarkoituksena on ollut kehoittaa asiak-
kaita siirtymään sellaisiin päälyksiin, jotka pa-
lautettaessa eivät vie suurta tilaa, sekä nopeut-
taa siirtymistä erilaisiin konellisesti käsiteltäviin
välineisiin, kuten kuorma- ja häkkilavoihin sekä
häkkivaunuihin.

Paikallisliikennetariffin muutos koski saman
asutuskeskuksen alueella sijaitsevien liikenne-
paikkojen välistä vaunukuormaliikennettä. Aikai-
semmin oli tällaisilla kuljetuksilla rahtietuja,
mutta ne poistettiin joulukuun alusta lukien ja
rahat lasketaan niin ollen samalla lailla kuin
kaukoliikenteessäkin.

Tavaraluokitukseen rautatiehallitus
on vuoden 1956 alusta lukien tehnyt huo-
mattavia muutoksia. Tavaraluokituksesta mää-
räminenhan nykyisin kuuluu rautatiehallituk-
selle. Muutosten tarkoituksena on lisätulojen
saaminen rautateille, jonka lisäksi kilpailunäkö-
kohtiin on kiinnitetty suurta huomiota. Muu-
tokset merkitsevät osittain korotuksia, osittain

alennuksia tähänastisiin rahteihin. Huomattavin
alennuksista on se, että kaikki vaunukuorma-
luokkiin 1 ja 2 luettavat tavarat tullaan rahdit-
tamaan luokan 3 mukaan. Tämä merkitsee 1
luokan tavaroille 18 %:n ja 2 luokan tavaroille
10 %:n yleistä alennusta. Tämän lisäksi halpene-
vat eräiden muidenkin tavaroitten rahat. Mai-
nittakoon niistä jauhojen, sokerin, valkaistun
selluloosan ja koivulautojen ja -lankkujen halpe-
neminen 10 %:lla. Kuparin, messingin ja erikois-
teräksen rahat alenevat 18 %:lla.

Korotukset kohdistuvat alimpien rahtiluokkien
tavaroihin. Mainittakoon niistä, että tavallisille
sahatuille, paperipuille, kaivospölkkyille, sam-
mutetulle ja sammuttamattomalle kalkille, kar-
keille kalkkikiiekkatiilille, sementtituotteille, väki-
lannoitteille ja karkealle keittosuolalle tuleva
noin 11 %:n korotus.

Rautatiehallituksen päätettävissä olevista ylei-
sistä maksujärjestelyistä on huomattavin *rahti-
tasotuksen* myöntäminen aikaisempien vuo-
sien tapaan Katajanokan, Hangon, Turun, Rau-
man ja Mäntyluodon satamiin lähetettävälle
vientitavarelle. Sen mukaan myönnetään vähin-
tään 10 vaunukuorman erille 1. 12— 30. 4 väli-
senä aikana lähimpään mainituista satamista
5 %:n ja vähintään 20 vaunukuorman erille
10 %:n alennus. Kauempana olevaan satamaan
lähetettäessä peritään tällaisin vaunuryhmin ta-
pahtuvista kuljetuksista mainittu lähimmän sata-
man rahti, kuitenkin siten rajoitettuna, että
alennus todellisen kuljetusmatkan mukaan mita-
tun välimatkan perusteella laskettuun rahtiin
verrattuna muodostuu vähintään 10 vaunukuor-
man erille enintään 14 %:n ja vähintään 20
vaunukuorman erille enintään 18 %:n suuruisiksi.

Muut huomattavimmat maksujärjestelyt sisältyvät rautatiehallituksen ja sen asiakkaitten kesken tehtyihin erikoissopimuksiin. Ne kohdistuvat osittain kappale, osittain vaunu-kuormatavaraan. Kappaletavaran osalta on mainittava tällaisina etuina jakelutariffiin soveltaminen, kookkaalle tavaralle myönnetty edut ja kotiinkuljetuksen suorittaminen alennettuun hintaan.

Vaunu-kuormatavaran osalta on erikoisesti mainittava ns. vaunuryhmäkuljetukset. Mikäli sama lähettäjä samalla kertaa lähettää samalta liikennepaikalta samaan määräpaikkaan vähintään 5, 10, 15, 20, tai 30 vaunu-kuormaa, on hänelle myönnetty alennusta vastaavasti 3, 4, 5, 7 tai 10 %. Vaunuryhmäalennuksia on perusteltu vaihtotoissa syntyvillä säästöillä. Perusvaatimuksena on niiden osalta tämän mukaisesti ollut se, että kuljetukset tapahtuvat vähintään yhden risteysaseman ohi.

Asiakkaitten kanssa tehdyistä sopimuksista on edellisten lisäksi erikoisesti mainittava ns. kokonaisrahtisopimukset. Tällaisten sopimusten tarkoituksena on lisäliikenteen saaminen rautateille. Sopimuksia laadittaessa on lähdetty siitä, että asiakas joutuu normaalkuljetuksistaan maksamaan täyden rahdin, mutta saa niiden yli meneville kuljetusmäärille tuntuvan rahtiedun. Enimmäisalennus laskettuna koko kuljetusmäärälle on kuitenkin rajoitettu tavallissimmin enintään 10 %:ksi.

Rengas- ja matkailuliput. Rengaslippuja myytiin kesämatkailukautena 1. 5—30. 9 välisenä aikana sisäjärvien purjehduskaudesta johtuvien rajoituksin 26 rengasmatkalle. Lisämatkojen myynti järjestettiin uudelleen — niiden lukumäärärajoitus poistettiin — ja niihin sisällytettiin myös laiva- ja automatkat. Rengaslippuja myytiin kaikkiaan 21 347 kpl sekä lisä- ja liittymismatkoja 11 697 kpl eli 55.8 mmk:n arvosta.

Matkailulippuliikennettä on määrätietoisesti kehitetty ja matkailulippujen myynti on edelleen noussut. Matkailulippuliikenteeseen on jatkuvasti lisätty mahdollisuuksia laiva-, vesibussi-, auto- ja lentomatkoihin junamatkojen lisäksi. Kun vuonna 1950 matkailulippuja myytiin 15 mmk:lla, vuonna 1951 34.8 mmk:lla, vuonna 1952 38.3 mmk:lla, vuonna 1953 49.8 mmk:lla ja vuonna 1954 62.6 mmk:lla, saavutettiin kertomusvuonna 67.9 mmk:n myynti.

Rautatiemainonta. Rautatiemainontaa voitiin kertomuskautena tehostaa, sillä käytettävissä oli 4 mmk enemmän mainosmäärärahoja kuin edellisenä vuotena. Uusi mainostoimittaja ja Yhtä Matkaa lehden päätoimittaja toivat parannusta henkilökuntatilanteeseen.

Säännöllistä aikatauluilmoittelua hoidettiin samassa laajuudessa kuin edellisenä vuotena. Aikataulujen muutoksista, lisäliikenteen junista, liikennepaikkojen muutoksista, henkilö- ja tavaraliikenteen järjestelyistä ym. ilmoitettiin päivälehdissä. Erillisiä paikallisliikenteen aikataulu-lehtisiä mainoksineen jaettiin maksutta eri puolilla rataverkkoa ja Helsingissä painettiin pääsisäis-

ja joululiikenteen aikataulut omaksi maksuttomaksi vihkokseen. Virallisen Lehden ilmoitukset maksettiin mainosmäärärahoista.

Talvimatkailumainontaa hoidettiin rautatieliikennepaikoilla, matkatoimistoissa, kauppa- ja teollisuuslaitoksissa, johdinpölväissä ym. esillä pidetyillä VR offset- ja silkkipainojulisteilla. VR talvimatkoja esittelevää vihkosta — edelleen ainoa julkaisu talviloman viettoon soveltuvista majapaikoista Suomessa — jaettiin asemien ja matkatoimistojen välityksellä ja sillä on jatkuvasti ollut suuri kysyntä. Talvimatkoista ilmoitettiin päivä- ja aikakauslehdissä ja ilmoitusten ylipainoksia jaettiin runsaasti asemilla, junissa, tavaratoimistoissa jne. VR talvimatkailua ja uusia kiskoautoja esittelevä värielokuva »Kiskokyydillä Lappiin» valmistettiin ja se alkoi kiertokulkunsa kotimaassa ja ulkomailla 15 normaali- ja kaitakopiona. VR oli mukana »Harkiten hangille»-näyttelyssä Helsingissä. Matkatoimistoissa oli VR talvimatkailunäyteikkunoita. Hiihtolippuina käytettävien sunnuntailippujen lukumäärä lisättiin ja niiden mainostamista on jatkettu koko maassa ilmoituksin, taite- ja lentolehtisin jne. — Talvialennus- ja sunnuntailippujen myynti lisääntyi 65 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Kesämatkailumainontaa tehostettiin suomen, ruotsin, saksan ja englannin kielisin rengasmatkajulistein ja esittelyvihkosin, ilmoituksin, filmein (uusi elokuva »Kappale kaunista Suomea» rengasmatkalla 27), ikkunanäyttelyin jne. Matkailu- ja seuruelpulle laadittiin uudet erikoiskannet. Värielokuva »Kiitän kiskoja pitkin» on jatkanut menestyksellistä kiertokulkuaan. Rengasmatkaihihseen valokuvakilpailuun saatiin runsaasti osanottajia. Suomen Kulkuneuvojen (Turistin) liitteeksi painatettiin jatkuvasti lukuviivaimia rautatiematkojen mainostamiseksi. VR Henkilöliikenteen myyntitietojen ja Agent Bulletin julkaiseminen ja jakaminen aloitettiin. Sunnuntailippu- ja VR matkailuautolehtisiä painettiin. Samoin mainostettiin tuloksellisesti ilmoituksin ja myyntikirjein »Katsellemme historiaa»-nimistä uutta VR automatkaa Uudellamaalla. VR syysmatkojen mainontaa jatkettiin julistein ja ilmoituksin. Pohjoismaisista kiertomatkoiista tiedotettiin julistein ja uusimallisin esittelyvihkosin. Rengaslippujen ja matkailulippujen yhteinen myynti nousi 7 %.

Suomen VI Suurmessuilla 1955 rautateillä oli suuremmat näyttelyalat kuin koskaan ennen: tavara- ja henkilöliikenteen esittely tapahtui 700 m² alueella. Tavaraliikenteestä esiteltiin uusia suursäiliöitä ja niiden juuri Saksasta saatua kuljetusautoa, ovelta ovelle-palvelua lava-kuormineen, häkkilavoineen ja autoineen, puutavaran koneellista käsittelyä Hk- ja Ht-vau- nuissa jne. Suuressa henkilöliikenteen paviljon- gissa VR Matkatoimisto harjoitti täydellistä matkatoimistotoimintaa. Matkailuaihihseen tietokilpailuun saatiin 4 638 vastausta — osallistujia oli noin 19 000 — ja palkintoina jaettiin yhdessä SMY:n ja Suomen Ladun kanssa vapaita talvilo- mia matkoineen. Vastauksista suoritettiin mark- kinatutkimus talvimatkailun jakaantumisesta. VR Matkatoimisto leimasi 58 789 rautatiealennus-

todistusta ja myi yli 2 000 erilaista lippua. VR liikenneasiamiehet pitivät 900 erikoisselostusta ja painotuotteita jaettiin kaikkiaan 50 000 kpl. Suurasiakkaitten kuljetuspäälliköt, liikennejaksosen päälliköt, VR liikenneasiamiehet ja kaupallinen toimikunta — toistasataa henkilöä — pitivät yhteisen kokouksen messujen merkeissä. Ministerit, eduskunnan kulkulaitosvaliokunta sekä kulkulaitosministeriön ja puolustusvoimain pääesikunnan ynnä ulkovaltojen kaupalliset edustajat, samoin kuin VR päällikkökurssilaiset tutustuivat vartavasten VR osastoihin — ja tietysti yli 360 000 henkeä käsittävä yleisöjoukko. Suurmessujen televisiossa matkustettiin kiitojunnilla »Kiitään kiskoja pitkin» ja esitettiin kuinka »Rautatiet rationalisoivat hyödyksenne» puutavaran rautatiekuljetuksissa. Rautateiden messunäkymistä valmistettiin lyhytelokuva »Pehunpään kuljetuspulmat», joka esitettiin lähes 800-päiselle kutsuvierasjoukolla jo neljäntenä päivänä messujen päättymisestä. — Rautatiet olivat edustettuina Göteborgin, Reykjavikin ja Brüsselin messuilla.

Ulkomaille suunnattua mainontaa on edelleen voimistettu. Kesä- ja talvimatkajulisteita on esillä Euroopan suurimmilla rautatieasemilla ja Suomen Matkailijayhdistys on jatkanut julisteita eri puolille maailmaa. Ulkomaisissa lehdissä ja painotuotteissa kuten The New York Timesissa, Herald Tribunesissa, The Statistissa, Export-Import Francaisissa, Stockholm Tidningenissä, Kraks Vejviserissä, Skandinavian Logbokissa, Nordisk Handelskalenderissa jne. on julkaistu rautatieilmoituksia. CICE-julkaisu »Junalla ulkomaille»-on edelleen toimitettu matkatoimistoihin.

Tavaraliikenteen alalla on jatkettu mainontaa otsikoin: Kuormalavat VR:ltä, Kuormalavat käytössä, Valitkaa edullinen kuljetustapa, Tukki-vaunut ja kiramot puutavarakuljetuksissa, Lähetysenne VR jakelukuljetuksina, Vakava lavataakka — varma kuljetus, VR — maan suurin liikennelaitos, Jakelukuljetuksilla joustavampi asiakaspalvelu, Lavakuljetuksilla kustannukset alemmiksi, Neuvotelkaa VR liikenneasiamiesten kanssa kuljetusyksymyksistänne jne. esittelyviikkosin, ilmoituksin ja lentolehtisin tavaraliikenteen eri tarjouksien tunnetuiksi tekemiseksi. Kirjekuorimainontaa on jatkettu menestyksellisesti; painatettiin vaunukuormien rahat tonnilta-taulukko ja jaettiin asiakkaille, myös valmistettiin ovelta ovelle-silkkipainojuliste. Päivä- ja taloudellisissa aikakauslehdissä julkaistiin ilmoitus-sarjoja. Rautatien tavaraliikenne-elokuvia on esitetty maan elokuvateattereissa, opetus- ja selostustilaisuuksissa jne. Uusista filmeistä mainittakoon »Puu kulkee rautateitse»- ja »Pehunpään kuljetuspulmat». Rautatie-elokuvien levittämistä on saatu tehostetuksi mm. Allotria-Filmin avulla. Suomen Suurmessuilla 23. 9.—9. 10. 1955 esiteltiin eri tavoin VR tavaraliikennettä ja VR kuljetuspalvelujärjestelmää liikenneasiamiehineen.

Rautatieasiakkaille tarkoitettu suurikokoinen rautateiden kuljetusverkostokartta on ollut perusteellisen uusimisen kohteena. VR autoliikenteen tavaralinjoista ja kotinkuljetustoiminnasta painatettiin julkaisu, yhdistetyistä juna- ja auto-

kuljetuksista ym. julkaistiin kalenteriselostuksia ja erilaisia ilmoituksia samoin kuin tavaraliikenteen erikoistarjouksista ja -järjestelyistä. Ovelta ovelle-autoihin on hankittu lisää kilpiä, VR asiakastilaisuuksien mainostusta hoidettiin jne.

Public relations-toiminta on jatkettu selvittämällä erilaisissa tilaisuuksissa, painotuotteissa jne. suurelle yleisölle ja valtionviranomaisille rautatielaitoksen uudistamistoimenpiteitä henkilö- ja tavaraliikenteen alalla, nuorisoon kohdistuvaa mainontaa on harjoitettu, valokuva-arkisto on perusteellisen uusimisen kohteena, omaa henkilökuntaa on informoitu asiakaspalvelun tehostamiseksi ja selvitetty rautatiemainonnan tavoitteita. Rautatielaitoksen asiakaspiireissä edustamaan joutuvilla on painatettu kortteja »VR — maan suurin liikennelaitos»-rautatieliikennettä esittävine tietoineen, jouluihin ja uuden vuoden onnitelut toimitettiin asiakkaille jne.

Rautatiemainospaikkojen ja -muotojen laaja-suuntainen selvittely saatiin rautatien ja Liikennemainos Oy:n toimesta koko rataverkolla suoritetuksi ja liikennepaikoille toimitetuksi mainoskehyksiä. Uusia mainosmuotoja, mm. vaunumainontaa on otettu käyttöön. Rautatien tarjoamien mainospaikkojen vuokraamista on mainostettu asiakkaille esittelyviikkosin ja ilmoituksin sekä julistein.

Kertomuskauden aikana rautatiemainonta on ollut entistä voimakkaampaa ja määrätietoisempää, mikä on ollut omiaan auttamaan rautatieasiakkaita edullisimpien kuljetustapojen valitsemisessa. Rautatiemainonta on merkittäväällä tavalla pystynyt tukemaan laitoksen kuljetus- ja myyntipolitiikkaa, ja tulokset ovat havaittavissa. Sekä suuren yleisön että valtion määräävien viranomaisten keskuudessa valtionrautateita aletaan yhä enemmän pitää liike- ja liikennelaitoksena, joka pyrkii toteuttamaan kansantaloudelle tärkeää kuljetustehtäväänsä kaikkia nykyajan liikemaailman keinoja- myös jatkuvasti voimistettavaa mainontaa — hyväksi käyttäen.

Kansainvälinen yhdysliikenne.

Suomen, Ruotsin ja Norjan välinen tavarayhdysliikenne Turun sataman — Tukholman kautta. Yhdysliikennetariffin kuljetusmaksujen laskentaa koskevia määräyksiä ja yksikköhintoja muutettiin kesäkuun 1 ja joulukuun 1 päivästä lukien.

Suomen ja Neuvostoliiton välinen rautatieyhdysliikenne. Helmikuun 1 päivästä lukien tulivat voimaan muutokset:

Matkustajain, matkatavaran, kiitotavaran ja tavarain kuljetustariffiin ja sen liitteisiin; Toimistushjeisiin, ja Rajasopimukseen ja sen liitteisiin.

Samasta päivästä tulivat voimaan määräykset avovauunuissa kuljetettavien tavaroiden kuormauksesta ja kiinnittämisestä Suomen ja Neuvostoliiton suorassa rautatieyhdysliikenteessä.

Maaliskuun 1 päivästä lukien alennettiin neuvostolaisista vaunuista kannettua tilausmaksua.

Kansainvälinen henkilöliikenne V. R:n välittämän liikenteen ja sen aiheuttaman tilientarkastus- ja laadintatyön määrä on jatkuvasti kasvanut, myyntitoimistojen luvun lisääntymisen ja kansainvälisen matkailuliikenteen yleisen nousun mukaisesti. Mitään erityisiä uudistuksia tai muutoksia ei kuitenkaan ole tapahtunut.

Tariffimääräysten muutoksista mainittakoon, että Saksan—Pohjoismaiden yhdysliikenteessä myönnetään 1/6—55 alkaen alennusta opiskelijoiden yksittäismatkojakin varten. Alennuksen määrä on Suomen—Ruotsin ja Saksan rautateillä 50 %, Tanskan rautateillä 25 % ja Norjan rautateillä 30 %.

Suomalaisetkin nuorisjärjestöt voivat 1/6—55 alkaen saada ryhmämatkoja varten 50 % alennuksen Ruotsin, Tanskan ja Norjan rautateillä, vaikka V. R. omalta osaltaan myöntää vain 25 % alennuksen ulkomaisille nuorisoryhmille. Mainittu nuorisoalennus on jo aikaisemmin myönnetty Saksan ja eräiden muiden maiden rautateillä.

V. R. Matkatoimisto. V. R. Matkatoimistolle saatiin I. A. T. A.-oikeudet (kansainväliset lentoliput) keväällä 1955. Tämän jälkeen ei toimistolta puutu mitään tärkeitä myyntioikeuksia. Matkatoimisto on 20/7—55 myös hyväksytty A-luokkaan kuuluvaksi matkatoimistoksi, Suomen Liikenteen Luottamusneuvoston hyväksymissääntöjen mukaisesti.

V. R. Matkapalvelu-toimistoille Turussa, Tampereella, Oulussa ja Kuopiossa on hankittu Skandinavian rautateiden makuu- ja istumapaikkalippujen myyntioikeudet, sekä Tampereelle vielä Veljekset Karhumäki Oy:n lentoliput.

Kuljetusmaksujen ja tilitysten tarkastus. Tarkastustoimisto on kertomusvuonna tarkastanut vahvistettujen ohjeiden mukaan kotimaisen liikenteen kuljetusmaksujen

maksuunpanon ja tilityksen. Henkilöliikenteen osalta on tarkastus aiheuttanut 759 hyvityslaskua raha-arvoltaan 781 738 mk ja 2 083 veloituslaskua yhteismäärältään 1 794 823 mk. Tavaraliikenteestä on annettu 26 hyvityslaskua arvoltaan yhteensä 18 952 mk ja 5 550 liikalaskua yhteismäärältään 22 356 468 mk. Veloituslaskuja on tavaraliikenteessä kirjoitettu 14 423 kpl yhteiseltä raha-arvoltaan 29 652 758 mk. Lisäksi on 4 257 lähetepäätöksellä velotettu 3 879 941 mk. Aluevuokrista ym. kirjoitettu 42 veloituslaskua yhteisarvoltaan 5 831 310 mk. Asemien kuu-kausitileissä olleiden virheiden takia on lähetetty 348 siirtokirjelmää, joilla virheestä riippuen joko hyvitetiin tai rasitettiin asemien tilejä. Matkatarkkaajat ovat suorittaneet liikennepaikoilla 1 033 kassantarkastusta.

Rautatietilasto. Kertomusvuoden kuudessa laadittiin tilastotoimistossa vuoden 1953 Rautatietilaston (SVT. XX) käsikirjoitus, jonka painattamista ei kuitenkaan pidetty tarpeellisena. Sen lisäksi suoritettiin aineiston keruuta ja käsitelyä vuoden 1954 Rautatietilastoa varten. Kuukausijulkaisu »Valtionrautatiet, ennakkotietoja kuukausittain» ilmestyi ajalta lokakuu 1954 — elokuu 1955.

Kertomusvuoden keväällä valmistui vuoden 1954 tavaraliikennetilasto ja junaliikennetilasto sekä syksyllä vuoden 1954 henkilöliikennetilasto. Heti edellämainittujen tilastotöiden valmistuttua ryhdyttiin laatimaan vastaavien tilastohaarojen vuoden 1955 töitä.

Tariffipolitiikan tarpeita varten tilastoitiin vuoden 1954 vaunukuormaliikenne tavaralajeittain ja välimatkaryhmittäin sekä luovutettiin tulokset kortiston muodossa tariffitoimistolle.

Edellämainittujen tilastotoimiston vakinaisuusluentoisten tehtävien lisäksi annettiin lukuisia selvityksiä liikenteestä eri viranomaisille ja komiteoille.

VIII. HENKILÖKUNTA.

Henkilökunta. Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen suuruus vuoden 1955 aikana ja

edellisen vuoden vastaavat luvut ilmenevät seuraavasta taulukosta:

Liite n:o 1.

	Vakinaista henkilökuntaa		Ylimääräistä henkilökuntaa		Työläisiä likimäärin		Yhteensä	
	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954
Rautatiehallitus	519	510	193	192	81	81	793	783
Linjahallinto	15 194	14 606	5 716	5 946	12 181	11 369	33 091	31 931
Siitä								
Taloussasto	64	65	62	62	16	11	142	138
Rataosasto	1 111	1 099	32	32	5 177	4 569	6 320	5 700
Koneosasto	4 257	4 328	2 063	1 713	4 838	4 843	11 158	10 884
Varasto-osasto	154	154	136	133	1 411	1 394	1 701	1 681
Liikenneosasto	9 608	8 960	3 423	4 006	739	552	13 770	13 518
Yhteensä	15 713	15 116	5 909	6 138	12 262	11 450	33 884	32 704
Rautatierakennusosasto	35	37	177	201	1 879	3 032	2 091	3 270
Kaikkiaan	15 748	15 153	6 086	6 339	14 141	14 482	35 975	35 974

Palkkausasetuksen muuttamisesta antoi rautatiehallitus tarvittavat ohjeet V. R. Käskeyhdedssä n:o 3/55.

Eräiden valtion työntekijäin eläkeiästä antoi rautatiehallitus tarvittavat ohjeet V. R. Käskeyhdedssä n:o 3/55. 2.

Eräiden sairaaloisten tilojen korvaamisesta ammatitautina V. R. Käskeyhdedssä n:o 3/55. 3.

Sunnuntaityökorvauksesta annettu lähemmät määräykset katso V. R. Käskeyhdedssä n:o 7/55. 3.

Yörahasta samoin V. R. Käskeyhdedssä n:o 7/55. 4.

Virkamieseläkkeistä annetun asetuksen muuttamisesta rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 10/55. 1.

Virkavapaudesta vapaaehtoisten kertausharjoitusten aikana, jotka pannaan toimeen Reserviupseerikoulussa 3/7—31/8. 55 rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 10/55. 2.

Palkkausasetuksen muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti V. R. Käskeyhdedssä n:o 11/55. 4.

Pienoisoröntgenkuvauksista antoi rautatiehallitus tarkemmat määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 14/55. 1., n:o 20/55. 2.

Rautatieläisten omakotilainoista rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 18/55. 1. ja n:o 19/55. 2.

Lääkärinhoidosta mikäli koskee tapaturmia rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskeyhdedssä n:o 16/55. 1.

Laki eläkelainsäädännön muuttamisesta annettu 13/5. 55 sekä asetukset virkamieseläkkeistä, ylimääräisten toimenhaltijain ja valtion työntekijäin eläkkeistä annettujen asetusten muuttamisesta antoi rautatiehallitus sitä koskevat määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 21/55. 1.

Valtion viran tai toimen haltijain, ylimääräisten toimenhaltijain palkkauksesta annetun lain muuttamisesta 13/5. 55 sekä asetus valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen muuttamisesta samalta päivältä kuin myös ylimääräisten ja tilapäisten toimihenkilöiden palkkausten muuttamisesta rautatiehallitus antoi tiedoituksen V. R. Käskeyhdedssä n:o 21 a/55.

Eläkesäännön muuttamisesta rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskeyhdedssä n:o 22/55. 2.

Virkamatkojen matkustusluokat ja päivärahat annettu 18/5. 55 rautatiehallitus antoi tarvittavat selvitykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 24/55. 1.

Konepajan seisonta-ajoista kesällä 1955 rautatiehallitus ilmoitti V. R. Käskeyhdedssä n:o 24/55. 3.

Sunnuntaityökorvauksista rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskeyhdedssä n:o 25/55. 1.

Virkamieshuoneen käytöstä, yöpymisestä valtionrautateiden laivassa sekä lepoahuoneessa tai asuntovaunussa asuvalta perittävät maksut V. R. Käskeyhdedssä n:o 29/55. 1.

Virkamatkojen matkustusluokat ja päivärahat mikäli koskee 6 §:ä rautatiehallitus on antanut tarkemmat määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 30/55. 1.

Liikennetyöntekijäin, vaunusiivoojien ja siivoojien palkat työsopimussuhteessa lukien 1. 7. 1955 rautatiehallitus antoi asiasta tarpeelliset määräykset V. R. Käskeyhdedssä n:o 35/55. 5.

Rata-auton ja moottoriresiinan kuljettajien pätevyysvaatimuksista ilmoitti rautatiehallitus V. R. Käskeyhdedssä n:o 43/55. 3.

Palkkausten maksamisesta postisiirtoteitse tiedotti rautatiehallitus asiasta V. R. Käskeyhdedssä n:o 44/55. 2.

Valtionrautateiden hallinnosta annetun asetuksen muuttamisesta rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskeyhdedssä n:o 47/55. 1.

Huoltotoiminta.

Huoltojaoston toiminta keskitettiin kertomusvuoden aikana kokonaisuudessaan keskushallintoon siirtämällä linjahallinnossa toimineet kaksi jaksonhuoltopäällikköä tehtävineen huoltojaostoon.

Vuoden lopulla valmistui rautatiehallituksen vuonna 1953 asettaman virkapukujen luontois-antitoimikunnan mietintö. Mietinnössä on tutkittu ja selvitetty, mitä mahdollisuuksia rautatielaitoksella on luopua virkapuku- ja pukuavustusjärjestelmästä ja siirtyä luontoisantitjärjestelmään.

Jaoston toimesta on edelleenkin jatkettu henkilökunnan keskuudessa erittäin vilkkaana jatkuneen omatoimisen kerrostalotuotannon ohjausta ja valvontaa toimimalla paikallisten rakennustoimikuntien apuna tontin tiedustelussa ja hankinnassa sekä neuvottelemalla alustavasti ensisijaisista lainoista paikallisten rahalaitosten kanssa. Vuoden aikana valmistui yhteensä 6 aravakerrostaloa, joista Helsinkiin 2 ja Lahteen, Joensuuhun, Tampereelle sekä Rovaniemelle kuhunkin 1 talo. Näissä taloissa on yhteensä 149 asuntoa.

Myös omakotitalojen rakentaminen on jatkunut rautatieläisten keskuudessa vilkkaana. Tätäkin toimintaa on jaoston toimesta pyritty ohjaamaan ja auttamaan jakamalla käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa rakennuslainoja sekä luovuttamalla rakentajille erilaisia rakennuspiirustuksia samoin kuin neuvottelemalla uusien omakotiasutusaluiden varaamisesta henkilökunnan rakennustoiminnalle.

Uusien huoltotilojen rakentamiseen ja entisten korjaamiseen on jatkuvasti kiinnitetty huomiota, mutta määrärahojen niukkuus on ollut haittana tällä työalalla.

Tapaturmia sattui kertomusvuoden aikana kaikkiaan 4 872, joista viran- tai toimenhaltijoille 2 200 ja työntekijöille 2 672, tapaturma- tiheyden ollessa 100 henkeä kohden 13.5. Edellisen ryhmän, siis viran- tai toimenhaltijain kohdalla oli tapaturmatiheys 10.0 ja jälkimmäisen 18.9. Tapaturmien johdosta menetettiin työpäiviä kaikkiaan 66 538 tehden tämä yhtä henkeä kohden 1.85 ja kutakin tapaturmaa kohden 13.7. Viran- tai toimenhaltijoiden ryhmässä olivat vastaavat luvut 29 626; 1.35 ja 13.5 sekä työntekijöiden ryhmässä 36 912; 2.61 ja 13.8. Kuolemaan päätti kaikkiaan 18 tapaturmaa.

Tapaturmien vähentämiseksi on osastoille levitetty työturvallisuusohjeita, rautatieaiheisia työturvallisuusjulkisteita sekä muuta valistusainestoa. Vuoden aikana valmistunutta lyhytfilmiä rautateiden polttoaine- ja varastotöiden turvalli-

suuskysymyksistä esitettiin eri tilaisuuksissa. Konepajoilla järjestettiin työturvallisuuskilpailu. Tämän sekä erilaisten valistustilaisuuksien ansiosta väheni tapaturmatiheys konepajoilla 14.8% edellisestä vuodesta. Yleensäkin osoittavat koko laitoksen tapaturmaluvut pientä vähenemistä.

Henkilökunnan vapaa-ajan harrastustoimintaan on kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Tässä mielessä on järjestetty m. m. erilaisia viihdytystilaisuuksia sekä tuettu henkilökunnan keskuudessa toimivia eri harrastusalojen liittoja ja kerhoja. Omakotitaloissa sekä rautateiden asunnoissa asuville järjestettiin toistamiseen erikoinen VR kotipihakilpailu. Vastaavanlainen järjestettiin huoltojaoston esityksestä myös liikennepaikojen välisenä niiden ympäristön hoitoon kohdistuvana. Lomanviettoiminnan kehittämistä ja tukemista silmälläpitäen perustettiin kerto-

musvuoden aikana Rautatieläisten Lomaliitto r.y. Lomanviettoavustuksina jaettiin 79 rautatieläiselle kaikkiaan 448 912 markkaa. Urheilun ja liikunnan edistämiseksi suoritettua työtä on edelleen jatkettu yhteistoiminnassa VR Urheilutoimikunnan kanssa. Urheilutoimintaa silmälläpitäen jaettiin rataverkko 10 piiriin ja 37 alueeseen, joissa kussakin toimii oma aluetoimikunta. Eri kilpailujen ja tilaisuuksien osanottajamäärän voidaan laskea nousseen noin 10 000—11 000 rautatieläiseen. Vielä mainittakoon VR Urheilutoimikunnan suorittama työ yhä useamman retkeilymajan perustamiseksi, jotta henkilökunnalla olisi tilaisuus nimenomaan liikunnan ja retkeilyn merkeissä mennä niihin lomaansa viettämään ja kuntoaan kohottamaan. Tähän tarkoitukseen on myös Rautateiden Urheilun Tuki-säätiö myöntänyt varoja.

IX. LIIKENNEONNETTOMUUDET.

Allaoleva taulukko osoittaa liikenneonnettomuuksien lukumäärän vuonna 1955 sekä näissä

onnettomuuksissa tapaturmaisesti kuolleiden ja loukkaantuneiden henkilöiden luvun:

	Onnettomuuksien luku	Päälle- ja yhteenaivot	Yliajot		Radalta suistumiset	Muusta syystä	Kuoli	Loukkaantui
			tasoyli-käytävällä	muualla				
1955	328	23	104	75	46	80	81	62

X. TALOUDELLINEN TILA.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1954 lopussa	34 280 377 471
Tähän on vuonna 1955 tullut lisää:	
Uudisrakennusten arvo	2 221 928 974
Uuden liikkuvan kaluston arvo	2 785 613 981
Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökalustoa lukuunottamatta)	429 332 579
	5 436 875 534
	39 717 253 005

Tästä on vuonna 1955 vähennetty:

Vuoden kuluessa poistettu:	
Kiinteistöjen arvosta	1 068 686
Työkoneiden »	1 526 310
Liikkuvan kaluston arvosta	28 546 240
Vuoden kuluessa kuoletettu:	
Kiinteistöjen arvosta	374 448 400
Työkoneiden »	127 750 300
Liikkuvan kaluston arvosta	256 665 300
	790 005 236

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1955 päättyessä	38 927 247 769
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennusten kiinteistöarvo, yhteensä	14 071 947 572
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo	437 026 272
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1955 lopussa ¹⁾	53 436 221 613

¹⁾ Tähän ei ole luettu käyttökalustoa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 519 924 897 mk

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 24 303 777 632 mk, liikkuvan kaluston 12 580 986 740 mk ja työkoneiden osalle 2 042 483 397 mk eli prosenteissa 62.43, 32.34 ja 5.23.

Valtionrautateiden tulot

Tulot

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1955 26 380 241 475 markkaan. Tästä on

vähennetty suorituksia vieraille rautateille ym. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 1 279 412 408 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 25 100 829 067 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 23 851 554 245 mk, ovat tulot lisääntyneet 1 249 274 822 markalla eli 5.23 %.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1953—1955 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1955		Vuonna 1954	Vuonna 1953	Lisäys vuonna 1955 vuoteen 1954 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot	5 381 079 004	21.43	5 100 641 861	4 944 911 771	280 437 143	5.49
Tavaraliikenteen tulot	17 053 563 209	67.94	16 616 379 496	15 549 695 280	437 183 713	2.62
Muut liikennetulot	678 492 342	2.70	444 940 335	466 469 081	233 522 007	52.47
Lennätin tulot	4 021 702	0.01	4 514 984	4 862 942	493 282	—12.26
Autoliikennetulot	482 106 770	1.93	245 935 257	219 474 938	236 171 513	96.32
Korvaus postinkuljetuksesta	300 358 900	1.19	300 353 830	300 317 775	5 070	0.01
Sekalaiset tulot	718 291 940	2.87	681 722 795	594 896 129	36 569 145	5.28
Korvaus alennuskuljetuksista	482 915 200	1.93	457 065 687	535 938 400	25 849 513	5.47
Yhteensä	25 100 829 067	100.00	23 851 554 245	22 616 566 316	1 249 274 822	5.23

Valtionrautateiden menot

Menot

Valtionrautateiden hallinto- ja kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1955 25 566 345 138 mk, oltuaan edellisenä vuonna 22 550 237 266 mk ja osoittivat siten 3 016 107 872 markan eli 13.37 %:n lisäystä.

Menoprosentti, so. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1955 98.17, vuonna 1954 se oli 94.54 ja vuonna 1953 99.64.

Rautatiehallituksen menot olivat 541 554 544 mk ja linjahallinnon menot 25 024 790 594 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 2.11 ja 97.89 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1955	
	v. 1955	v. 1954	mk	%
Rautatiehallitus				
Palkkaukset	255 360 994	219 809 089	35 551 905	15.98
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	89 374 761	72 093 453	17 281 308	23.61
Viransijaisten palkkiot	2 335 914	2 137 044	198 870	9.26
Matkakustannukset	12 913 982	11 392 263	1 521 719	13.27
Vakinaiset eläkkeet	54 636 450	47 564 825	7 071 625	14.89
Ylimääräiset eläkkeet	2 001 075	1 577 800	423 275	26.82
Ammattiopetus	8 650 474	6 428 503	2 221 971	34.55
Pääjohtajan käyttövarat	75 000	69 494	5 506	7.92
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	11 444 555	12 922 763	1 478 208	—12.04
Painatuskustannukset	2 000 000	1 995 783	4 217	0.21
Sekalaiset menot	41 827 946	37 709 711	4 118 235	10.92
Liikennetaloudellisen tutkimuslaitoksen perustaminen	3 665 848	3 417 766	248 082	7.25
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksikorotukset	37 620 112	32 852 846	4 767 266	14.51
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut	19 647 433	16 912 393	2 735 040	16.17
	541 554 544	466 883 733	+ 76 149 019	
			— 1 478 208	
			+ 74 670 811	15.88

	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1955	
	v. 1955	v. 1954	mk	%
Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot				
Henkilömenot				
Palkkaukset	5 911 307 576	5 225 839 514	685 468 062	13.11
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot	1 825 508 449	1 543 403 352	282 105 097	18.27
Viransijaisten palkkiot	456 295 853	363 812 841	92 483 012	25.42
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämistä	1 408 182 632	1 160 326 310	247 856 322	21.29
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista	105 289 100	85 881 210	19 407 890	22.59
Vakinaiset eläkkeet	1 272 886 038	1 103 369 690	169 516 348	15.32
Ylimääräiset eläkkeet	49 170 956	45 839 249	3 331 707	7.26
Valtionrautateiden osuus perhe-eläkerahastolle	338 128 267	316 746 849	21 381 418	6.75
Tapaturmakorvaukset	78 562 948	67 160 683	11 402 265	16.97
Muut huoltomenot	16 341 430	15 943 134	398 296	2.49
Kalusto ja käyttöaineet				
Käyttökaluusto sekä sen kunnossapito ja tarkastus	74 541 079	75 182 354	— 641 275	— 0.86
Polttoaineet	4 993 231 307	4 594 418 752	398 812 555	8.68
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta	425 398 475	400 352 046	25 046 429	6.25
Rata ja rakennukset				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	2 832 778 390	2 325 237 858	507 540 532	21.82
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	73 801 970	67 947 530	5 854 440	8.61
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkonien ja koneellisten laitteiden kunnossapito	2 987 004 833	2 827 937 822	159 067 011	5.62
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä	3 972 228	1 268 580	2 703 648	213.17
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset	53 011 246	51 522 083	1 489 163	2.89
Vahingonkorvaukset	28 022 674	27 760 333	262 341	0.95
Verot	11 783 718	9 386 223	2 397 495	25.53
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus	10 000 000	10 000 000	—	—
Sekalaiset menot	29 224 263	26 149 903	3 074 360	11.75
Arvaamattomiin tarp. ministeriön käytettäväksi	—	—	—	—
Arvaamattomiin tarp. rautatiehallituksen käytettäväksi	988 730	350 000	638 730	182.28
Kuoletukset	731 960 208	566 166 821	165 793 387	29.28
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijain indeksikorotukset	864 649 504	771 615 117	93 034 387	12.05
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut	436 847 933	394 345 249	42 502 684	10.77
Pohjois-Suomen hävitetyn alueen viran tai toimen haltijain päivärahat	5 900 787	5 390 030	510 757	9.46
Linjahallinto yhteensä	25 024 790 594	22 083 353 533	+ 2 942 078 336 — 641 275	
Kaikkiaan	25 566 345 138	22 550 237 266	+ 2 941 437 061 + 3 016 107 872	13.31 13.37

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1955 osoitti 465.5 milj. markan alijää-

mää. Kun vastaava tulos v. 1954 osoitti 1 301.3

milj. markan ylijäämää, oli v. 1955 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 1 766.8 milj. markkaa eli 379.54 % huonompi.

Tarkemmin valtionrautateiden tulojen ja menojen kehitys vv. 1954—1955 käy ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1955	Vuonna 1954	Lisäys vuonna 1955	
	mk	mk	mk	%
Tulot	25 100 829 067	23 851 554 245	1 249 274 822	5.23
Menot	25 566 345 138	22 550 237 266	3 016 107 872	13.37
Ylijäämä tai vaje (—)	— 465 516 071	1 301 316 979	— 1 766 833 050	— 379.54

Helsingissä, rautatiehallituksessa, lokakuun 23 päivänä 1956.

H. R O O S

Arvi Nikkilä